

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2020-10-19

Diarienummer 5610/20

Handläggare

Lukas Jonsson och Marie Peterson

Telefon: 031-368 12 01, 031-368 11 83

E-post: namn.efternamn@fastighet.goteborg.se

Ekonomisk åtgärdsplan för Älvstaden

Förslag till beslut

I fastighetsnämnden

1. Fastighetsnämnden godkänner fastighetskontorets rapportering av uppdraget och översänder ärendet till kommunstyrelsen för slutligt ställningstagande i kommunfullmäktige.
2. Fastighetsnämnden tar i övrigt inte ställning till de åtgärdsalternativ eller den rekommendation som presenteras i detta tjänsteutlåtande.

Sammanfattning

I enlighet med återremissyrkandet (§463 1377/19) i kommunstyrelsen den 20 maj 2020 från Socialdemokraterna, Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet och Kristdemokraterna har fastighetsnämnden fått i uppdrag att ta fram en åtgärdsplan för att hitta en exploaterings ekonomi i balans för Älvstaden.

Utgångsläget för genomlysningen är ett underskott på -2 200 mkr, enligt Färdplan Älvstaden version 2020–2021. Under en begränsad utredningstid har fastighetskontoret inhämtat underlag, genomlyst och analyserat de ekonomiska förutsättningarna för de delområden som ingår i Älvstaden. Kontoret redogör för ett antal möjliga åtgärdsalternativ för respektive delområde. Utifrån dessa lämnar fastighetskontoret en rekommendation på åtgärdsalternativ för samtliga delområden som sammantaget uppvisar förutsättningar för en väsentligt förbättrad exploaterings ekonomi för Älvstaden som helhet.

En förbättrad exploaterings ekonomi kan sannolikt uppnås på flera sätt och fastighetskontoret vill understryka att det är möjligt för politiken att fritt kombinera åtgärdsalternativ utifrån respektive delområde. Fastighetskontoret bedömer emellertid att förutsättningarna för att väsentligt förbättra Älvstadens exploaterings ekonomi i huvudsak är beroende av principiella ställningstaganden av olika karaktär för Skeppsbron, Frihamnen och Backaplan. Fastighetskontoret vill därmed understryka att de föreslagna åtgärderna för dessa tre områden utgör grundförutsättningar för en ekonomi i balans.

Ekonomiskt perspektiv

Fastighetskontorets arbete har utgått från att inom Älvstadens delområden föreslå sådana åtgärder som fastighetskontoret bedömer skulle kunna bidra till en exploaterings ekonomi i balans för Älvstaden enligt stadens finansiella inriktning.

Fastighetskontoret anser att den finansiella inriktningen för kommunens exploateringsverksamhet, som innebär att inkomster och utgifter över en rullande tioårsperiod ska vara i balans, är bra och ändamålsenlig ur ett risk- och finansieringsperspektiv.

Fastighetskontoret bedömer samtidigt att en utvärdering av exploateringsekonomin utifrån den finansiella inriktningen inte ger en heltäckande bild av exploateringsverksamhetens påverkan på stadens ekonomi i ett bredare perspektiv. Uppdraget och den finansiella inriktningen fokuserar på kassaflödet som exploateringsverksamheten genererar. Fastighetskontoret bedömer att ett ensidigt fokus på exploateringsverksamhetens kassaflöde inte ger en helhetsbild av dess påverkan på stadens långsiktiga finansiella ställning. Exploateringsprojektens driftpåverkan och kapitalkostnadernas årliga resultatpåverkan skulle, enligt fastighetskontorets bedömning, utgöra en kompletterande bild av exploateringsverksamhetens påverkan på stadens ekonomi och långsiktiga finansieringsförmåga.

En sådan analys har dock inte varit möjlig att genomföra inom ramen för det aktuella uppdraget. Fastighetskontoret anser att en analys som fokuserar på exploateringsverksamhetens resultatpåverkan, det vill säga hur exploateringsekonomin påverkar stadens resultat på kort och lång sikt hade kompletterat det aktuella uppdragets syfte. Det innebär att driftkonsekvenser i form av reavinster, upplåtelseintäkter, anläggningarnas kapitalkostnader samt schablonmässiga kostnader för drift och underhåll, kan komplettera det aktuella uppdragets fokus på inkomster och utgifter. Detta för att underlätta för politiska ställningstaganden i fråga om ekonomiska prioriteringar och planering för stadsutvecklingen och god ekonomisk hushållning. Fastighetskontoret anser dock att denna typ av kompletterande ekonomiska analyser, det vill säga driftpåverkan hos andra nämnder till följd av exploateringsverksamheten, rimligen behöver inrymmas i det fastställda reglementet för fastighetsnämnden. Kontorets uppfattning är att det idag inte är tydligt klarlagt huruvida denna typ av analyser ingår i fastighetsnämndens uppdrag.

Staden är inne i en period med ett flertal stora pågående stadsutvecklingsprojekt, bland annat de områden som ska utvecklas inom ramen för Älvstaden. Stadsledningskontoret har i samband med framtagandet av den nya riktlinjen för god ekonomisk hushållning gjort bedömningen att det är relevant att även fortsättningsvis behålla en finansiell inriktning som är kopplad till stadsutveckling och exploatering. Enligt denna riktlinje för god ekonomisk hushållning ska exploateringsverksamheten, som huvudprincip, över tid bära investeringsutgifterna för iordningställande av kvartersmark och utbyggnad av allmän plats som uppstår som en direkt konsekvens av exploateringsprojekten.

Socialt perspektiv

Den senaste versionen av färdplanen (2020–2021) omfattar kommunal service och social infrastruktur, fördelat på en kortfattad beskrivning av hur behovet av kommunal service såsom förskola och skola omhändertas i utvecklingen av Älvstaden samt att den sociala dimensionen synliggörs i vissa av kvalitetsbeskrivningarna i de ingående delområdenas beskrivningar av området utveckling. Eventuella målkonflikter behöver klarläggas och hanteras i tidiga skeden, exempelvis planprogramsskede, och de konkreta konsekvenserna för den sociala dimensionen behöver hanteras i arbetet med detaljplaner, markanvisningar och avtal.

I förhållande till uppdraget om att nå en ekonomi i balans i Älvstaden bedömer fastighetskontoret att andra målsättningar om till exempel blandade upplåtelseformer i nyproduktion blir en fråga om finansiering av de åtaganden som planeringen medför. **Principiellt handlar frågan om att stadens marktillgångar säljs till ett lägre pris, eftersom byggrättsvärden för hyresrätter är lägre än för bostadsrätter, för att finansiera en blandning av upplåtelseformer. Upplåtelseform påverkar marknadsvärdet på stadens mark och får därför konsekvenser för exploateringsekonomin.** Som uppdraget är formulerat kan därför målsättningar om blandade upplåtelseformer och målsättningar ur ett socialt perspektiv komma att få negativa konsekvenser för stadens exploateringsekonomi. På motsvarande sätt kan målsättningar om en exploateringsekonomi i balans försvåra måluppfyllser om en blandning av upplåtelseformer och ett socialt blandat boende.

Fastighetskontoret bedömer att de förslag till åtgärder som presenteras i detta tjänsteutlåtande inte har väsentliga negativa sociala konsekvenser i jämförelse med Färdplanen version 2020–2021.

Ekologiskt perspektiv

Den senaste färdplanen för Älvstaden berör till viss del den ekologiska dimensionen i delområdesbeskrivningarna. Bland annat beskrivs buller, luft- och markmiljö samt behov av klimatanpassning. Övergripande fokuserar färdplanen på de mest centrala genomförandefrågorna och redovisar behov inom bland annat klimatanpassning.

Målkonflikter och de konkreta konsekvenserna för den ekologiska dimensionen hanteras i övrigt i det löpande arbetet med planering och genomförande inom projektverksamheten. Den fortsatta utvecklingen av Älvstaden påverkas av styrande dokument på miljö- och klimatområdet såsom kommande miljö- och klimatprogram med dess mål, delmål och strategier.

Fastighetskontoret bedömer att de förslag till åtgärder som presenteras i detta tjänsteutlåtande inte har väsentliga negativa ekologiska konsekvenser i jämförelse med Färdplanen version 2020–2021.

Bilagor

1. Återremissyrkandet §463 1377/19
2. Färdplan Älvstaden version 2020–2021
3. Utdrag ur kommunstyrelsens protokoll, §463, 2020-05-20
4. Kartor över delområden inom Älvstaden
5. Innehållsförteckning för tjänsteutlåtande

Ärendet

I enlighet med återremissyrkandet (§463 1377/19) i kommunstyrelsen den 20 maj 2020 från Socialdemokraterna, Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet och Kristdemokraterna har fastighetsnämnden fått i uppdrag att ta fram en åtgärdsplan för att hitta en exploateringsekonomi i balans för Älvstaden.

Beskrivning av ärendet

Ett förslag till färdplan Älvstaden version 2020–2021 har tagits fram inom ramen för samverkansorganisationen inom Älvstaden och godkändes av Älvstadens portföljstyrgrupp efter förvaltningsremiss till berörda förvaltningar och bolag. Den senaste versionen av färdplanen utgör en del av underlaget till budgetförutsättningar för budget 2021.

Kommunstyrelsen beslutade den 20 maj 2020, i enlighet med återremissyrkande och särskilt yttrande från Socialdemokraterna, Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet och Kristdemokraterna, att fastighetsnämnden som ansvarig för stadens totala exploateringsekonomi, tillsammans med samverkansorganisationen för Älvstaden, kommunstyrelsen och övriga berörda nämnder och bolag inom stadsutvecklingsområdet, får i uppdrag att ta fram en ekonomisk åtgärdsplan och en reviderad version av Färdplan Älvstaden. Utgångspunkten för detta arbete ska vara att hitta en exploateringsekonomi i balans.

Nettoinvesteringen enligt den senaste versionen av färdplanen för Älvstaden är prognostiserat till 2 200 mkr för de delar av Älvstaden som befinner sig i detaljplane-/programskede och genomförandeskedet. Enligt återremissyrkandet ska nettoinvesteringen hanteras för att nå en ekonomi i balans.

Återremissyrkandet innehåller flera deluppdrag, bland annat att ta fram en reviderad Färdplan där social infrastruktur ska säkerställas. Fastighetskontoret bedömer att uppdraget om en reviderad Färdplan måste omhändertas utifrån den politiska inriktning för Älvstaden som anges med utgångspunkt i de förslag till åtgärder som presenteras i detta tjänsteutlåtande.

Förvaltningens överväganden

Fastighetskontoret har identifierat åtgärder som, enligt fastighetskontoret, sammantaget skulle kunna vidtas för att uppnå en väsentligt förbättrad exploateringsekonomi för Älvstaden. Kontoret vill uppmärksamma att det finns flera möjliga åtgärder och kombinationer av dessa som bidrar till olika utfall. Med hänvisning till de överväganden som framförs i detta tjänsteutlåtande lämnar fastighetskontoret, i slutet av detta tjänsteutlåtande, en rekommendation till åtgärder.

Förutsättningar för uppdraget

Fastighetsnämnden ansvarar för kommunens mark- och exploateringsverksamhet och nämnden ska ha en samordnande roll för de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att en detaljplan ska kunna genomföras.

Begränsad tid för uppdraget

Fastighetskontoret vill understryka att uppdragstiden har utgjort en begränsande grundförutsättning för genomlysningen och de förslag som följaktligen har varit möjliga att presentera. Kontoret vill även uppmärksamma att flera av Älvstadens delområden tidigare är genomlysta och analyserade utifrån ekonomiska överväganden. Dessa tidigare genomlysningar har utgjort en viktig utgångspunkt för fastighetskontorets arbete.

Uppdragstiden har inneburit att genomlysning, analys, slutsats och framtagande av tjänsteutlåtande har genomförts under två månaders tid. Bland annat innebär det att fastighetskontoret inte har genomfört exempelvis nya markmiljöutredningar eller nya geotekniska utredningar.

Finansiell inriktning för Älvstaden

Den finansiella inriktningen för kommunens exploateringsverksamhet är bra och ändamålsenlig ur ett risk- och finansieringsperspektiv. Samtidigt anser fastighetskontoret att de finansiella principer som gäller för Älvstaden har varit svårtolkade i relation till det aktuella uppdraget. Enligt den finansiella inriktningen ska staden, å ena sidan, balansera kassaflödet för att undvika att staden bär stora risker eller underskott in i framtida etapper. Å andra sidan ska staden använda sin finansiella styrka för att successivt bygga markvärden. Fastighetskontoret bedömer att det finns en motsägelsefull innebörd i denna finansiella inriktning. Enligt fastighetskontorets uppfattning är det nödvändigt att investera i exempelvis allmän platsutbyggnad för att skapa förutsättningar för markvärdeutvecklingen, samtidigt som detta kan innebära en nödvändig finansiell risk.

Utvecklingen av Älvstaden innebär stora investeringar under en lång tid för staden, varför en utvärdering av balansen mellan utgifter och inkomster inte är rättvisande. Fastighetskontorets bedömning är att markvärdeutvecklingen i många fall bör utvärderas under en längre period. I detta arbete har fastighetskontoret utgått ifrån att staden behöver investera för att öka stadens markvärden och skapa förutsättningar för att över en längre tid balansera inkomster, byggrättsvärden och investeringsutgifter. Staden behöver därför noggrant analysera i vilken utbyggnadsordning och omfattning som stadsutvecklingen bör ske.

Byggrättsvärden

Beskrivningen av utgångsläget som framgår av Färdplan Älvstaden version 2020–2021 har kompletterats med ett utgångsläge som baseras på fastighetskontorets översiktliga bedömning av byggrättsvärden. Detta får ett genomslag på bedömningen av de ekonomiska förutsättningarna för exploateringen av flertalet delområden.

Vision Älvstaden

Fastighetskontoret bedömer att det riskerar att uppstå målkonflikter mellan Vision Älvstadens målsättningar och en ekonomi i balans inom Älvstaden.

Sverigeförhandlingen

Uppdraget är komplext mot bakgrund av exempelvis sådana beroenden som Sverigeförhandlingen utgör, där genomförandet av de projekt som ingår i Älvstaden är en förutsättning för delfinansieringen inom ramen för Sverigeförhandlingen. Det innebär att de eventuella ekonomiska underskott som kan uppstå som en konsekvens av

genomförandet av vissa projekt är en förutsättning för delfinansiering i Sverigeförhandlingen. Det skulle kunna innebära att bostadsbyggandet i Älvstaden för att uppnå målsättningarna inom Sverigeförhandlingen är prioriterat ur ett finansieringsperspektiv. Investeringsvolymen inom Sverigeförhandlingen är totalt 7,2 mdkr (inkl. linbanan) varav cirka 3,3 är statligt medfinansiering kopplat till bostadsåtagandet för Göteborgs Stad på totalt 45 680 färdigställda bostäder inom influensområdena till och med 2035.

Fastighetskontoret bedömer att en inriktning som innebär att bostäder permanent utgår och ändras till kontor eller annat ändamål skulle innebära en utmaning för Sverigeförhandlingens bostadsåtagande. Fastighetskontorets prognos visar att staden för tillfället ligger något under den nivå som är nödvändig för att uppfylla åtagandet.

De ekonomiska konsekvenserna om åtagandet inte uppnås är i dagsläget svårbedömda. En fjärdedel av de statliga investeringsmedlen i nationell plan för Sverigeförhandlingen, hålls tillbaka till dess att bostadsåtagandet är uppnått. Om bostadsbyggandet inte skulle nå upp till avtalade nivåer fram till år 2035 finns ett antal mekanismer för att förlänga tidsfristen. Det finns även klausuler och möjligheter till omförhandling. Sammantaget är konsekvenserna dock svårbedömda. Bedömningen är dock att om en stor andel bostäder permanent skulle utgå från Sverigeförhandlingens influensområden försvåras stadens möjligheter att uppnå åtagandet.

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 exploitören, eller via markförsäljning om staden är markägare. Iordningställande av kvartersmark för stadens egna verksamheter såsom förskola, skola och vård finansieras genom kommunalskatten. Utbyggnaden av allmän plats finansieras delvis av exploateringsinkomster (exploateringsbidrag eller markförsäljning) och dels av skattemedel. 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 PBL inte kan tas ut av en exploitör eller fastighetsägare, sådana som till exempel ger nytta för ett större område eller utgör extra kvaliteter som staden önskar, finansieras av skattemedel. Fördelningen utgår från Plan- och bygglagens bestämmelser, där det framgår att åtgärderna, för att kunna finansieras av exploitör, 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 huvudvägnät och spårutbyggnad eller investeringar i lokaler för kommunal service, innefattas inte av

exploateringsverksamheten och exploateringsekonomin. Dessa hanteras inom ramen för stadens och ansvariga nämnders ordinarie investeringar.

Fastighetsnämnden har ett budget- och samordningsansvar för kommunens samlade exploateringsekonomi. Budgetansvaret innefattar dock inte de taxefinansierade delarna. Utöver investeringsekonomin har exploateringsverksamheten en direkt påverkan på nämndernas driftsekonomi. Ökade ytor och fler anläggningar i form 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 iordningsställa kvartersmarken i säljbart skick, till exempel markförvärv, marksanering, och arkeologi. Inkomster och utgifter för anläggningar som kommunen skall fortsätta att äga, till exempel allmän plats eller kvartersmark ingår inte. Resultatet av verksamheten tillfaller inte fastighetsnämnden 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.

Exploateringsekonomin påverkas i hög grad av de avvägningar och de målkonflikter som hanteras i detaljplanarbetet och i genomförandet. Val av upplåtelseformer, omfattningen och kvalitetsnivåer på allmän plats eller volymen mark som behövs för att säkerställa behovet av kommunal service påverkar både möjliga inkomster och utgiftsnivåerna. Därför behöver de ekonomiska konsekvenserna vara baserade på övervägda och aktiva val både för enskilda projekts ekonomi och för hela projektportföljens struktur.

Övergripande investeringar

Utöver den samlade exploateringsverksamheten genererar Älvstaden ökade krav på en övergripande fungerande kommunal teknisk infrastruktur 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 kommunal teknisk 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.

Tidplaner och investeringsvolymerna utgår från nämndernas långsiktiga investeringsplaner, tidigare inriktnings- och genomförandebeslut och i delar av kompletterande uppgifter om

planerade uppdrag och behov som genomförs och planeras inom eller i direkt anslutning till Älvstadens geografiska område.

Älvkantsskydd

Utöver dessa övergripande investeringar tillkommer även investeringar i älvkantsskydd, där finansieringsformerna är under utredning. Investeringar i älvkantsskydd hanteras på olika sätt i delområdena, något som utgör en generell osäkerhet för Älvstadens ekonomi.

Social infrastruktur

Kommunal service såsom skolor och förskolor behöver tillskapas i bostadsproduktionens takt för att inte begränsa möjligheten att tillföra fler bostäder inom ett område som idag inte har kapacitet för fler barn och elever. Göteborgs Stads lokalförsörjningsplan och arbetet med Göteborgs Stads program för lokalförsörjning är därav viktiga utgångspunkter i förhållande till Älvstadens bostadsmål. Utifrån behovet av kommunal service uppstår ett ekonomiskt åtagande för staden för att etablera och säkra nödvändig kapacitet. Fastighetskontoret bedömer att en redovisning av dessa åtaganden inte ingår i detta uppdrag.

Tillkommande politiska beslut inom Älvstadens geografiska område sedan Färdplanen

- Tillfällig Arena Frihamnen

Kommunfullmäktige beslutade 2020-02-20 § 11 att ge Älvstrandens Utveckling AB i uppdrag att genomföra ett fördjupat utredningsarbete och under förutsättning att kalkylerna håller, uppföra en temporär hall i form av övertryckskonstruktion i Frihamnen.

Kalkylerad utgift: 55–70 mnkr (2019 års prisnivå)

Driftkonsekvens: En övertryckshall uppskattas få ett årligt underskott på ca 6–7 mnkr baserat på en 30-årig avskrivningstid och 7–8 mnkr om den avvecklas efter 15 år. Kostnaden för Got Event AB som i dagsläget upplåter Scandinavium för elithandboll uppskattas till 4–5 mnkr årligen.

- Nytt centralbad i Göteborg

Kommunfullmäktige beslutade 2020-09-10 § 12 att ge idrotts- och föreningsnämnden i uppdrag att ta fram en mer detaljerad förstudie och underlag som möjliggör för ett genomförandebeslut, med utgångspunkt i kommunfullmäktiges beslut i mars. Underlaget ska omfatta förutsättningar och strategier för projektets genomförande, en specificering av ekonomi och volymer, en riskbedömning och en nyttoanalys. Underlag och förstudie ska innebära en förbättrad totalekonomi. Den fortsatta utredningen ska särskilt pröva exploatering av mark som ej behövs då utomhusbadet utgår.

Kalkylerad utgift:

Investering i badanläggning: ca 2000 mnkr

Exploatering (iordningställande av mark): ca 700 mnkr

Minskad exploateringsinkomst ÄUAB: ca 600 mnkr (alternativkostnaden)

Tidplan: Byggklar 2026

Driftkonsekvenser: Uppskattad nettodriftkostnad till ca 110 mnkr/år. Lägre reavinst för ÄUAB påverkar bolagets ekonomiska driftutrymme i förhållande till en alternativ markutvecklingsaffär.

- Backaplan Kulturhus

Behovet är identifierat i stadsutvecklingen för Backaplan och i Färdplanen har behovet av ett kulturhus om 300 mnkr redovisats som en del av det samlade behovet av social infrastruktur.

Metod och systematik för fastighetskontorets arbete

Fastighetskontoret har delat in arbetet i tre faser: genomlysning, analys och slutsats.

Genomlysning

Fastighetskontoret har utgått från underlaget till halvårsrapporteringen (H1 2020) inom Älvstaden. Kontoret har efterfrågat kompletterande uppgifter för delområdena. Fastighetskontorets områdesansvariga och kontaktperson för respektive delområde har tillsammans med berörda huvudprogramledare/programledare genomlyst delområdenas ekonomiska och fysiska förutsättningar.

Fastighetskontoret har inte överprövat eller reviderat de inrapporterade uppgifterna om utgifter. Kontoret har dock kompletterat underlaget med att tillämpa fastighetskontorets översiktliga byggrättsvärden.

I genomlysningsarbetet har även ingått att beskriva och komplettera utgångsläget för respektive delområde. Mot bakgrund av att uppdraget är ställt till fastighetsnämnden har fastighetskontoret i beskrivningen av utgångsläget utgått från kontorets översiktliga bedömning av byggrättsvärden för att beräkna framtida inkomster genom markförsäljning. Fastighetskontoret byggrättsvärdenivåer har historiskt stämt väl överens med markförsäljningsinkomsterna och kontoret bedömer att de byggrättsnivåer som ligger till grund för utgångsläget i vissa områden, som det beskrivs i färdplanen, inte ger en rättvisande bild av de potentiella inkomsterna inom Älvstaden.

Den ekonomiska kalkylen är genomlyst utifrån exempelvis nyckeltal, innehåll vad avser upplåtelseformer, översiktliga byggrättsvärden, ingående risker med mera. Ytterligare en viktig utgångspunkt för genomlysningens resultat är att fastighetskontoret har erhållit ekonomisk information i tidigare genomförda projekt inom delområdena, såsom Östra Kvillebäcken och Lindholmen.

Analys

Analysarbetet har utgått från det uppdaterade och kompletterade underlaget. Fastighetskontoret har i analysarbetet prioriterat sådana möjliga åtgärdsalternativ som kontoret bedömer ha en väsentlig effekt på delområdenas ekonomiska utfall. Fastighetskontoret har därför inte i första hand fokuserat på att hitta åtgärder som omfattar enskilda investeringsobjekt eller en förändrad planutformning.

Genomlysningen och analysen har främst utgått från en alternativ utbyggnadsordning, fastighetskontorets uppskattning av översiktliga byggrättsvärden, fördelning av upplåtelseformer, tidigare utredda förslag vad avser exempelvis Skeppsbron, inventering av kommunalt markinnehav, övergripande och strukturellt påverkande förutsättningar såsom tomträtter och avtal inom staden, med mera.

Analysen har utgått från att inte föreslå sådana åtgärder som bedöms ha påtagligt negativa effekter vad avser delområdets syfte, bedömda nyttor och kvaliteter vad avser den fysiska utformningen.

Rekommendation av åtgärdsalternativ

Fastighetskontoret har arbetat med att, utifrån analysen, sammanställa en rekommendation utifrån de åtgärdsalternativ som har identifierats med utgångspunkt i uppdraget. I detta arbete har fastighetskontoret strävat efter att nå uppdragets mål utan att göra för stora avkall på de nyttor och kvaliteter som är definierade för respektive delområde och för Älvstaden som helhet.

De åtgärdsalternativ som presenteras bedömer fastighetskontoret i det här skedet vara genomförbara, samtidigt som flera av de åtgärdsalternativ som presenteras behöver utredas vidare. Utöver det rekommenderade åtgärdsalternativet som presenteras för respektive delområde lämnar fastighetskontoret ett flertal principiella och övergripande förslag som kontoret på olika sätt bedömer skulle förbättra förutsättningarna för styrning och kontroll av exploateringsekonomi.

Övergripande åtgärdsförslag för Älvstaden

Utöver de åtgärdsalternativ som presenteras för respektive delområde inom Älvstaden vill fastighetskontoret redogöra för sådana förslag som enligt fastighetskontoret på ett övergripande sätt kan förbättra förutsättningarna för en bättre exploateringsekonomi.

Utbyggnad enligt plan och ekonomiska inriktningsbeslut

Fastighetskontoret bedömer att det är lämpligt att det för samtliga pågående exploateringar inom respektive delområde fastställs ett ekonomiskt inriktningsbeslut för stadens nettoinvesteringar. Ett sådant inriktningsbeslut finns endast för ett fåtal stadsutvecklingsprojekt och inom Älvstaden enbart för ramavtalsområdet inom Backaplan.

Fördelning av upplåtelseformer

Generellt gäller att byggrättsvärden påverkas beroende på upplåtelseform. Byggrättsvärden för hyresrätter är normalt lägre än för bostadsrätter, vilket innebär att fördelningen av upplåtelseformer i stor utsträckning påverkar exploateringsekonomi.

Anvisa mark genom anbud på pris

För att säkerställa marknadsmässiga byggrättspriser föreslår fastighetskontoret att förfarande genom anbud på pris tillämpas i sådan omfattning att det finns förutsättningar för att stadens inkomster från försäljning av kvarvarande och tillkommande byggrätter inom Älvstaden motsvarar marknadsmässigt pris. Det skulle även skapa förutsättningar

för att inkomsterna motsvarar de nivåer som fastighetskontoret har bedömt är nödvändiga för att nå en ekonomi i balans.

Planerad utbyggnadsordning och markanvisning i rätt skede

Utvecklingen av Älvstaden innebär stora investeringar under en lång tid för staden. Fastighetskontoret vill uppmärksamma att utbyggnaden av Älvstaden utgör endast en del av stadens exploateringsverksamhet. Det innebär att de resurser som utbyggnaden av Älvstaden kräver konkurrerar med resurserna som är nödvändiga för stadsutvecklingen i övriga staden. Fastighetskontoret vill därför understryka att det föreligger såväl kapacitets- som investeringsrisker i att planera för och exploatera flera stora och komplexa stadsutvecklingsområden samtidigt.

Utöver vikten av att minska stadens risktagande vad gäller investeringsutgifterna kan staden minska risktagandet och exponeringen mot konjunktur- och markpriserisker. Fastighetskontoret bedömer att skedet för när staden anvisar mark är av stor betydelse för markförsäljningsinkomsterna. **Det är viktigt att det finns en samordnad bild av när och var det är lämpligt att anvisa mark inom Älvstaden, för att skapa bäst förutsättningar för att markförsäljningsinkomsterna motsvarar de byggrättsvärden som ligger till grund för bedömningen av Älvstadens ekonomi enligt detta tjänsteutlåtande.**

För att inte skapa ett för stort utbud av kommunal mark och för att säkerställa en stabil prisutveckling och förutsägbara byggrättsvärden bedömer fastighetskontoret att det är lämpligt att avvakta med exploateringen exempelvis Gullbergsvass, den andra etappen av Masthugskajen, Frihamnens yttre delar och Ringön. Det är angeläget att inte bidra till fallande priser på kommunal mark till följd av ett för stort utbud i de mest centrala och attraktiva delarna av staden samt för att förbättra förutsättningarna för att uppnå en balans mellan utgifter, inkomster och byggrättsvärden enligt den finansiella inriktningen.

Ställningstagande kring tomträttsupplåtelser enligt avtal

För att skapa bättre förutsättningar för en balans mellan inkomster och utgifter, samt för att i största möjliga utsträckning undvika att staden behöver lösa in mark för kommunala behov, bedömer fastighetskontoret att det vore lämpligt att staden tar ett principiellt ställningstagande till de **tomträttsupplåtelser som i närtid bedöms kunna sägas upp och nyttjas för kommunala ändamål eller anvisas för exempelvis bostadsändamål.**

Fördelning av finansieringen av allmän plats

Fastighetskontoret bedömer att **fördelningen mellan skattefinansierade investeringar och exploateringsfinansierade investeringar behöver klarläggas. Dels behöver fördelningen mellan exploatörsfinansiering och skattefinansiering klarläggas i ett tidigt skede, dels bör staden sträva efter en så låg skattefinansieringsgrad som är möjlig och som är skäligen gentemot såväl skattekollektivet som exploatörer.**

Alternativt förfarande vid markförsäljning och fördelning av risk i samband med utbyggnad av allmän plats

Det gängse tillvägagångssättet innebär att fastighetsnämnden säljer kvartersmark inklusive kvartersmarkens erforderliga kostnadsandel av allmänna platser. Det innebär att

fastighetsnämnden får en inkomst från försäljning av kvartersmark i tidigt skede. Därefter får fastighetsnämnden en utgift för iordningställande av allmän plats som krävs för den sålda kvartersmarken. Fastighetsnämnden står således för all risk i händelse att utgifterna för iordningställande av allmän plats blir högre än som tidigare bedömts.

Fastighetskontorets erfarenhet är att utgifterna för iordningställande av allmänna platser ofta ökar i jämförelse med den uppskattning som har gjorts i ett tidigt skede och som utgör underlag i exploateringskalkylen. En utgiftsökning innebär att fastighetsnämndens projektresultat minskar, och kan till och med övergå från ett överskott till ett underskott. Utgiftsökningen kan exempelvis bero på bristfälliga uppskattningar i tidigt skede eller att få entreprenörer lämnar anbud i förfrågningsprocessen. I samband med antagande detaljplanen staden skyldig att iordningställa allmänna platser.

Som ett alternativ till den konventionella försäljningsprocessen bör möjligheten att minska stadens risk i samband med markförsäljning och exploatering utredas. Ett sådant förslag skulle kunna innebära att försäljningspriset reduceras med den bedömda utgiften för iordningställandet av allmän plats. Därefter avtalas att exploatören ansvarar för finansiering av iordningställandet av kvartersmarkens erforderliga allmänna platsutbyggnad.

För vissa exploateringsprojekt kan ovanstående modell innebära att kvartersmark överlåts och att exploatören tryggar fullständig finansiering och övertagande av risk för utbyggnaden av allmän plats, något som kommer att återspeglas i markpriset.

Fastighetskontoret bedömer att det skulle finnas större incitament för exploatörer att bistå fastighetskontoret i arbetet att bevaka genomförbarheten och lämna förbättringsförslag på kostnadsdrivande åtgärder för allmän plats i tidiga planeringsskeden.

Ett sådant förfarande behöver utredas vidare.

Åtgärdsalternativ för Älvstadens delområden

I detta avsnitt redogör fastighetskontoret för åtgärdsalternativ för respektive delområde inom Älvstaden. För respektive delområde redogörs för en beskrivning av utgångsläget för fastighetskontorets genomlysning, beroenden för delområdet, risker och osäkerheter samt åtgärdsalternativ och konsekvenser.

Delområde: Södra älvstranden - Masthuggskajen, etapp 1

Beskrivning av utgångsläge för genomlysning

Detaljplanen för blandad stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan m.fl. inom stadsdelen Masthugget i Göteborg vann laga kraft 2019-03-01. Genomförandetiden är 10 år. Arbetet pågår med planering för genomförandet och merparten av byggrätterna är markanvisade och sålda. Trafikkontoret arbetar med att färdigställa genomförandestudien, inklusive de arbetet med att identifiera besparingar. Älvstranden Utveckling arbetar tillsammans med konsortiet med planering och projektering för utbyggnaden av halvön. Några exploitörer har påbörjat sin byggnation, bland annat byggnationen av hotellet bakom Folkets hus, kontor på flertalet byggrätter. Utbyggnaden av allmän plats har påbörjats med ledningsomläggningar bakom Folkets hus.

Trafikkontoret arbetar med ett besparingsarbete eftersom GFS-kalkylen översteg utgiftsramen. Trafikkontoret kommer att föreslå ett flertal besparingsåtgärder som innebär att projektramen hålls.

Kommunfullmäktige beslutade i juni 2020 om en hanteringsordning för utbyggnad av halvön och underbyggnad av allmän plats. Älvstranden Utveckling AB, tillsammans med fastighetsnämnden och övriga berörda, gavs i uppdrag att rapportera alla eventuella ekonomiska avvikelser avseende utbyggnaden av halvön och underbyggnad av allmän plats inom detaljplanen skyndsamt, med utgångspunkt i projektramen om 2 020 mkr (2017 års prisnivå), till kommunstyrelsen.

Älvstranden har fått i uppdrag att teckna ett avtal som fördelar gränsdragningar, utgifter och risker i grundläggningen av halvön. Enligt uppgift från Älvstranden Utveckling skulle avtalet ha varit klart den 2020-09-30. Något sådant avtal är, enligt fastighetskontorets kännedom, ännu inte tecknat. Beroende på utkomsten av detta avtal kan det tillkomma ny kunskap som kan påverka fördelningen av utgifter för utbyggnaden av allmän plats och som följd av detta även totalekonomin i projektet. Avtalet är en förutsättning för att fastighetskontoret ska kunna återkomma med ett förslag om utbyggnad i särskild ordning enligt kommunfullmäktiges beslut.

Fastighetsnämnden har i uppdrag att återkomma till kommunfullmäktige med ett reviderat investeringsbeslut i samband med att genomförandestudien (GFS) är genomförd, vilket innebär att innehåll och omfattning för utbyggnad av allmän plats har säkerställts ytterligare. Kommande beslut i uppdraget:

- Preliminärt beslut i trafiknämnden (2020-10-22) om GFS. GFS-arbetet avslutades 2020-06-30. GFS-kalkylen överskred projektramen som var

fastställd till 2 020 mkr. Trafikkontoret har gjort en översyn av GFS-kalkylen och kommer att föreslå besparingsalternativ för trafiknämnden som innebär att projektramen hålls.

- Preliminärt beslut i fastighetsnämnden (2020-11-16) om återkoppling kring slutförd GFS.
- Preliminärt slutligt beslut i kommunstyrelsen/kommunfullmäktige i början av 2021.

Beslut har fattats i trafiknämnden, kommunfullmäktige och regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen att avsluta linbaneprojektet. Byggnadsnämnden har även beslutat att avbryta arbetet med detaljplaner för linbanan mellan Järntorget och Lindholmen inom stadsdelarna Masthugget och Lindholmen.

I samband med detaljplanens antagande fattade kommunfullmäktige (2018-06-07 § 8) beslut om en projektram om 2 020 mkr (2017 års prisnivå) för genomförandet av detaljplanen. Av de totala investeringarna finansieras 1 860 mkr av exploateringen. Resterande belopp, 160 mkr finansieras inom ramen för fastighetskontorets skattefinansierade exploateringsbudget. Älvstrandens styrelse har, fattat beslut om att skjuta till 125 mkr för Älvstrandens genomförande för täckning av byggherrekostnader och lägre inkomster. Vidare bedömer Älvstranden att inkomsterna är ytterligare 13 mkr lägre än beräknat. Det innebär att prognosen för Masthuggskajen är ett underskott på -300 mkr. Fastighetskontoret bedömer att det inte finns rimliga förutsättningar att minska detta underskott.

Upparbetade utgifter:

Trafikkontoret har utgifter i form av GFS/systemhandling på cirka 60 mkr och Älvstranden Utveckling har utgifter för utveckling av detaljplanen på cirka 190 mkr. Totalt finns således utgifter på cirka 250 mkr upparbetat i projektet.

Inkomster:

Älvstranden Utveckling har erhållit inkomster genom försäljning av byggrätter på 966 mkr och Fastighetskontoret har erhållit inkomster genom försäljning av byggrätter på 88 mkr. Totalt har således projektet erhållit inkomster på cirka 1 055 mkr.

Beroenden

Flera byggnadsarbeten har startat. Exempelvis har Stena, NCC och Balder påbörjat byggnation.

Eftersom detaljplanen har vunnit laga kraft, uppstår en skyldighet för kommunen att bygga ut allmän plats enligt detaljplanen inom genomförandetiden. Merparten av byggrätterna är dessutom sålda, vilket innebär att sakägaranspråken ökar.

Detaljplanen för Skeppsbron innehåller exempelvis ett påseglingsskydd som är till nytta för Masthuggskajens halvö. Om påseglingsskyddet på Skeppsbron inte byggs behöver ett påseglingsskydd byggas för halvön. Fastighetskontoret och Älvstranden Utveckling uppskattar att en sådan investering innebär en utgift på cirka 30 mkr.

Linbanan är pausad/avslutad, vilket innebär att linbanetomten som fastighetsnämnden äger enligt genomförandeavtal med Älvstranden Utveckling ska överlåtas till bolaget. Bolaget kan sedan markanvisa fastigheten för ändamålet centrumverksamheter.

Risker och osäkerheter

Trafikkontoret arbetar fortsatt med besparingsåtgärder i GFS-kalkylen för allmän plats. Det föreligger en risk att utgifterna för allmän plats blir högre än vad ramen anger samt att vissa delar läggs utanför projekt Masthuggskajen. Det skulle innebära att investeringsmedel behöver äskas genom trafikinämnden, om dessa investeringar ska utföras.

Fastighetskontoret bedömer att det föreligger stora ekonomiska risker och osäkerheter även med avseende på utgifterna i samband med utbyggnaden av såväl halvön som genomförandet av detaljplanen som helhet.

Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar

Fastighetskontoret har inte kunnat identifiera några konkreta och ändamålsenliga förslag på åtgärder som väsentligt kan förbättra totalekonomin i projektet. Exploatering av området pågår och fastighetskontoret anser att arbetet har gått för långt i genomförandet för att göra genomgripande förändringar avseende planändringar eller nya detaljplaner. Eftersom detaljplanen har vunnit laga kraft, uppstår en skyldighet för kommunen att bygga ut allmän plats enligt detaljplanen inom genomförandetiden.

Masthuggskajen, etapp 1 (mkr)	Färdplan Älvstaden ver. 2020-2021	FK alternativ t.o.m. år 2035	
		1	2
Utgångsläge (Färdplan ver. 2020-2021)	-160	-	-
Utgångsläge (fastighetskontoret)	-	-300	-300
<i>Varav utgifter hittills</i>	-	-250	-250
<i>Varav inkomster hittills</i>	-	300	300
Markanvisa resterande fastigheter genom anbud på pris	-	0-50	0-50
Påseglingsskydd (ersättning för Skeppsbron)	-	-	-30
Exploateringsnetto Masthuggskajen, etapp 1	-160	-300	-330

Fastighetskontoret bedömer att det inte finns rimliga förutsättningar att minska underskottet. Kontoret föreslår därför kommunfullmäktige att genomföra exploateringen enligt plan och fatta ett inriktningsbeslut på en ny ekonomisk ram på -330 mkr. Förslaget omfattar även ett påseglingsskydd som ersätter Skeppsbron. Det är viktigt att staden hittar en för staden rimlig fördelning av de risker som är förenade med grundläggning och utbyggnad av allmän plats, i huvudsak avseende utbyggnaden av halvön.

För att minimera risken att underskottet ökar ytterligare föreslår fastighetskontoret följande åtgärder:

- Sälj resterande fastigheter genom anbud på pris för bostadsändamål med upplåtelseform bostadsrätt för att optimera den återstående inkomspotentialen.

- Genomför exploatering enligt plan och fastställ ny ekonomisk ram på -330 mkr.
- Säkerställ en noggrann kontroll på och uppföljning av utgifter för utbyggnaden av allmän plats och halvön.

Delområde: Södra Älvstranden - Masthuggskajen, etapp 2

Fastighetskontoret rekommenderar att en exploatering av Masthuggskajen etapp 2 genomförs efter 2040. Kontoret bedömer att det är rimligt att ställa kravet att en framtida utveckling av området är förenat med ett krav att exploateringen kan redovisa en ekonomi i balans. Som ett alternativ till detta kan kommunfullmäktige överväga att fastställa ett avkastningskrav på en utveckling av området.

Delområde: Södra Älvstranden - Skeppsbron

Fastighetskontoret är medvetet om att ett ärende i kommunfullmäktige angående Skeppsbron ligger inför beslut eller nyligen har fattats när detta tjänsteutlåtande upprättas. Det innebär att ett särskilt beslut om Skeppsbron kan komma att ha tagits innan fastighetsnämnden och kommunfullmäktige har tagit del av de slutsatser som fastighetskontoret redovisar i detta tjänsteutlåtande. Arbetet har utgått utifrån det aktuella uppdraget från kommunstyrelsen 2020-05-20. Oavsett särskilt ställningstagande kring inriktningen för Skeppsbron anser fastighetskontoret att det är lämpligt att kommunfullmäktige fastställer en ekonomisk ram för projektet.

Beskrivning av utgångsläge för genomlysning

Detaljplanen för Skeppsbron syftar till att skapa göteborgarnas nya mötesplats vid vattnet och innehåller cirka 450 bostäder och cirka 500 arbetsplatser. På den breda kajen skapas en ny mötesplats med stora vistelseytor och den nya Redareparken. Ett viktigt utvecklingsområde är att skapa ett levande gatuplan där innehållet i bottenvåningarna och utvecklingen av allmän plats attraherar människor från stadens olika delar till Skeppsbron. Projektet har en lagakraftvunnen detaljplan från 2015, men väntar på ett politiskt beslut om finansiering av utbyggnad av allmän plats innan byggstart kan ske.

Trafikkontoret genomförde en genomförandestudie (GFS) mellan 2016–2017. Parkeringsbolaget har genomfört projektering av det underjordiska garaget samt byggt delar av en in- och utfartsramp. Älvstranden utveckling AB har markanvisat byggrätterna utmed kajen och tre kvarter utmed Stora Badhusgatan samt sålt byggrätten i Kv Merkur där byggnation av kontor och verksamheter pågår.

På uppdrag från kommunstyrelsen och kommunfullmäktige har Skeppsbron etapp 2 mellan 2018 och 2020 befunnit sig i ett arbete med utredningar i syfte att minska det skattefinansierade åtagandet som ett genomförande av detaljplanen skulle innebära.

Utöver ovanstående har Göteborgs Stads Parkerings AB fått i uppdrag att redovisa en uppdaterad ekonomisk kalkyl, en riskbedömning och ett antal förtydliganden avseende

anläggningen av parkeringsgaraget. Bolagets styrelse fattade 2020-08-20 beslutet att en förutsättning för investeringen är att kommunfullmäktige garanterar aktieägartillskott för infrastrukturdelen, beräknat till 330 mnkr, samt dess eventuella fördyringar.

Parkeringsbolagets beslutsunderlag visar att parkeringsbolaget har utrymme att genomföra investeringen på egen balansräkning utan att äventyra bolagets finansiella ställning. I händelse att kommunfullmäktige fattar beslut att garantera aktieägartillskottet belastas exploateringsprojektet med ytterligare -330 mkr.

Upparbetade utgifter

Göteborgs Stads Parkerings AB har upparbetade utgifter på cirka 110 mkr för genomförande av delar av en in- och utfartsramp, arbete med projektering och planering och arbete med återremitteringar. Bolaget har hittills inga inkomster i projektet.

Älvstranden Utveckling AB har bokförda värden på cirka 180 mkr, vilket belastar utgiftssidan i projektet.

Trafikkontoret har upparbetade utgifter för allmän plats på cirka 40 mkr för arbete med GFS, besparingsutredningar, planering och återremitteringar.

Sammantaget bedömer fastighetskontoret att det finns upparbetade utgifter i projektet motsvarande cirka 350 mkr.

Inkomster:

Älvstranden har inkomster på 11 mnkr för försäljning av byggrätter i Kv. Merkur.

Beroenden

Skeppsbropiren fungerar som påseglingsskydd för halvön i Masthuggskajen. Om denna inte byggs måste det anläggas ett påseglingsskydd för att skydda halvön inom projektet Masthuggskajen.

Över Rosenlundskanalen finns kopplingar i form av gång- och cykelstråk mellan Skeppsbron och Masthugget och gångförbindelse mellan halvön i Masthugget och Skeppsbropiren.

Markanvisningarna är formulerade på ett sätt som kan innebära risk för skadestånd till exploatörer och sakägare inom området om Skeppsbron etapp 2 avbryts. Byggrätten i Kv. Merkur är såld och byggnation av kontor och verksamheter pågår.

Älvstranden utveckling har ännu inte markanvisat triangeltomten, huset på Skeppsbropiren (Nocken) och en byggrätt framför Rosenlundsverket.

Risker och osäkerheter

De olika grundläggningsmetoderna i Skeppsbron innebär att sättningsdifferenser mellan garaget och de sättningsfria stödpålade delarna uppkommer, vilket kommer innebära försämrad tillgänglighet samt ökade drift- och underhållskostnader. För att erhålla

sättningsfria ytor behöver garaget grundläggas med pålar till fast botten, dessa utgifter är inte medräknade vilket kan innebära att projektet belastas med ytterligare utgifter.

Garaget är grundlagt på en nivå cirka 0,3 m under allmän plats vilket innebär att det inte kommer att vara möjligt att plantera träd och växter i samma utsträckning i parken och kajstråket enligt detaljplanens kvalitetsprogram. Att grundlägga garaget på en nivå enligt trafikkontorets GFS och enligt detaljplanen innebär ökade utgifter på upp till 130 mkr för garagenalaggningen. Dessa ökade utgifter har tidigare inte specificerats inom program Skeppsbron.

Enligt uppgifter behöver garagets utformning och placering samt GFS för allmän plats och kvarteren utredas igen med konsekvenser med avseende på hur anläggningarna påverkar varandra och den gällande miljödomen.

I tidigare återremitteringar har frågan berörts om besparingar genom att flytta ut garaget mot älven. En sådan besparing kan uppgå till i storleksordningen cirka 80 mkr, samtidigt som utgifterna för allmän plats kan öka i ungefär samma utsträckning. Nyttan med åtgärden kan därför ifrågasättas eftersom besparingen totalt sett är väldigt liten i förhållande till andra risker som kan uppstå, exempelvis i form av behov av planändring för kajen.

Planändring är en förutsättning för att det ska vara möjligt att anlägga en pumpstation för dagvatten- och skyfall. Nuvarande detaljplan kan alltså inte betraktas som genomförd i sin helhet och någon annan genomförbar lösning har inte identifierats i Skeppsbrons olika utredningar. Risken är att en sådan planändring är svår att genomföra eftersom det innebär att en pumpstationsbyggnad på cirka 75 kvm skulle behöva anläggas i parken.

Det finns risker i genomförandet eftersom genomförandeplaneringen inte är klar. Fastighetskontoret bedömer att det finns stora risker att utgifterna för exempelvis garage och allmän plats ökar samt att det finns anledning att ifrågasätta om alla utgifter ingår i tidigare beslutsunderlag.

Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar

Nedan redogör fastighetskontoret för tidigare de utredda alternativen för Skeppsbron. Dessa utgör åtgärdsalternativ även i fastighetskontorets genomlysning.

1a – Helt enligt detaljplan, GFS

Alternativet innebär att befintlig detaljplan genomförs i sin helhet. **Fastighetskontoret bedömer att alternativet innebär en nettoinvestering för staden på cirka 1 295 mkr.**

1c- GFS utan pir B och C

Alternativet innebär, enligt tidigare utredningar i samband med återremittering hösten 2019, att två pিরer (B och C) utgår. Alternativet medför ett mindre antal båtplatser och försämrad kontakt med vattnet samt en besparing på 60 mkr (inkl. riskreserv) för allmän plats, jämfört med en utbyggnad enligt gällande detaljplan. Påseglingsskydd utformas på annat sätt enligt alternativ i miljödomen. Fastighetskontoret bedömer att alternativet innebär en nettoinvestering för staden på cirka 1 235 mkr.

2a – Garage under kvarteren

Alternativet innebär, enligt tidigare utredningar i samband med återremittering hösten 2019, att det underjordiska garaget utgår och en mindre omfattande utbyggnad av allmän plats och kajstråk.

Alternativet innebär att antalet parkeringsplatser minskar från 700 till cirka 350–400. Detaljplanen medför ett behov om cirka 350 parkeringsplatser, motsvarande ett p-tal på 0,3. Kajhusen utgår i detta alternativ och innebär minskade inkomster på cirka 40 mkr. Det uppstår utgifter för utförd parkeringsramp på uppskattningsvis cirka 60 mkr samt återköp av garagets byggrätt, motsvarande 22 mkr. Det uppstår behov av återköp av p-platser som en konsekvens av ett minskat antal p-platser. Mellanskillnaden mellan p-köpen och utgifterna för anläggning av garage under kvarteren kan uppgå till uppskattningsvis cirka 50 mkr. Alternativet innebär besparing för utbyggnad av allmän plats på 280 mkr (inkl. riskreserv), jämfört med en utbyggnad enligt gällande detaljplan. Fastighetskontoret bedömer att alternativet innebär en nettoinvestering för staden på cirka 1 025 mkr.

Alternativet kommer att kräva samråd med länsstyrelsen och det uppstår risk för skadeståndsanspråk från exploatörer och sakägare inom området.

2b – Garage under kvarteren och garage under Redareparken

Alternativet innebär, enligt tidigare utredningar i samband med återremittering hösten 2019, att det underjordiska garaget utgår och en mindre omfattande utbyggnad av allmän plats och kajstråk. Parkeringarna anordnas istället under kvarteren samt i en garageanläggning under Redareparken, det vill säga ett halvt underjordiskt garage jämfört med ursprungsförslaget.

Alternativet medför i övrigt i princip motsvarande förändringar som alternativ 2a, men innebär besparingar för allmän plats på 320 mkr (inkl. riskreserv), jämfört med en utbyggnad enligt gällande detaljplan. Fastighetskontoret bedömer att alternativet innebär en nettoinvestering för staden på cirka 985 mkr.

3 – Omarbetat förslag med minimal utbyggnad, ny detaljplan

Alternativet innebär, enligt tidigare utredningar i samband med återremittering hösten 2019, en så liten utbyggnad som möjligt i älven och därmed besparingar för allmän platsutbyggnad på 520 mkr (inkl. riskreserv), jämfört med en utbyggnad enligt gällande detaljplan, men bedöms påverka möjligheterna att leva upp till Vision Älvstaden. Även detta alternativ bedöms innehålla stora risker med avseende på utbyggnad i älven.

Vidare innebär alternativet att en ny detaljplan behöver tas fram, vilket innebär att en ny miljödom kan förändra förutsättningarna. Alternativet medför även risk för skadeståndsanspråk från markanvisade parter och sakägare inom området. Ett påseglingskydd för Masthuggets halvö måste byggas innan inflyttning, motsvarande cirka 30 mkr. Fastighetskontoret bedömer att det är möjligt att anlägga en sprängstensvall i samband med att halvön färdigställs. Utgiften för detta bör därför tillföras exploateringsprojektet för Masthuggskajen, då vallen är till direkt nytta för detaljplanen.

Ett förslag är att de markanvisade parterna deltar som aktiva parter och inkluderas i ett kommande detaljplanearbete.

Fastighetskontoret bedömer vidare att risken för höjdskillnader och sättningar till följd av olika grundförstärkningsmetoder som ingår i flera av alternativen är hög. Det kan komma att innebära ytterligare kostsamma investeringar i framtiden för att kompensera för dessa. Fastighetskontoret bedömer att alternativet innebär en nettoinvestering för staden på cirka 785 mkr.

Skeppsbron (mkr)	Utredningsalternativ				
	1a	1c	2a	2b	3
Allmän plats (2017 års priser)	-1 250	-1 200	-1 020	-980	-820
Riskreserv allmän plats	-250	-240	-200	-200	-160
Inkomster ledningsarbeten, trafikkontoret	45	45	35	35	35
Utgifter, Älvstranden Utveckling	-585	-585	-585	-585	-585
Inkomster, Älvstranden Utveckling	745	745	745	745	745
Exploateringsnetto	-1 295	-1 235	-1 025	-985	-785

Besparingsförslag och tillkommande utgifter enligt tidigare utredningar (mkr)	Utredningsalternativ				
	1a	1c	2a	2b	3
Ökad exploatering	150	150	150	150	150
Minska på kvalitén allmän plats	15	15	10	10	10
Ta bort badet	50	50	50	50	50
Inkomst byggrätt kajhusen utgår. Bottenvåningar utgår	-	-	-40	-40	-40
Skadestånd exploatör, sakägare	-	-	?	?	?
Risker och tillkommande utgifter	-200	-200	-	-100	-
<i>Summa besparingsåtgärder</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>170</i>	<i>70</i>	<i>170</i>
Exploateringsnetto inkl. besparingsåtgärder	-1 280	-1 220	-855	-915	-615

Fastighetskontoret vill uppmärksamma att en ökad exploateringsgrad enligt alternativen ovan kräver planändring eller frimärksplan i samtliga fall, exempelvis avseende Triangeltomten.

Utöver ovanstående alternativ för utbyggnaden av Skeppsbron har fastighetskontoret kunnat identifiera ytterligare följande åtgärdsalternativ inom ramen för de olika alternativen som tidigare har utretts (se tabell nedan). Det är möjligt att ytterligare öka andelen bostadsrätter i området, samtidigt som det i flera av alternativen har identifierats tillkommande utgifter som inte tidigare har framgått, bland annat med avseende på återköp av parkeringsplatser och inlösen av p-ramp.

Fastighetskontorets åtgärdsalternativ (mkr)	1a	1c	2a	2b	3
Ändrad upplåtelseform	200	200	200	200	200
Mellanskillnad p-köp garage under kvarter	-	-	-50	-50	-50
Återköp av byggrätt garage från P-bolaget	-	-	-20	-10	-20
Kostnad lös in av P-bolaget byggd p-ramp	-	-	-60	-60	-60
Utgifter enligt antagande om ny DP	-	-	-	-	-
Riskreserv för ökade utgifter	-	-	-	-	-
Inkomster enligt antagande om ny DP	-	-	-	-	-
<i>Summa FK åtgärdsförslag</i>	<i>200</i>	<i>200</i>	<i>70</i>	<i>80</i>	<i>70</i>
Exploateringsnetto inkl. FK åtgärdsförslag	-1 080	-1 020	-785	-835	-545

Fastighetskontorets menar att förutsättningarna för ett genomförande av Skeppsbron enligt gällande detaljplan och andra alternativ som innebär att planändringar är nödvändiga är väl utredda, samtidigt som förutsättningarna ständigt är föränderliga. Mot bakgrund av detta, tillsammans med fastighetskontorets bedömning att samtliga utgifter inte har ingått i tidigare beslutsunderlag, bedömer kontoret att förutsättningarna för ett genomförande är så osäkra att en tillförlitlig prognos för det ekonomiska utfallet inte är möjlig att göra.

Skeppsbron (mkr)	Färdplan Älvstaden ver. 2020-2021	FK alternativ t.o.m. år 2035				
		1 (1a)	2 (1c)	3 (2a)	4 (2b)	5 (3)
Utgångsläge (Färdplan ver. 2020-2021)	-1 400	-	-	-	-	-
Utgångsläge (fastighetskontoret)	-	-1 295	-1 230	-1 025	-985	-785
<i>Varav utgifter hittills</i>	-	-350	-350	-350	-350	-350
<i>Varav inkomster hittills</i>	-	11	11	11	11	11
Risk för ökade utgifter avs. sänkning av garage samt pålning m.m.	-	-200	-200	-	-100	-
Risk för skadestånd och tillkommande utgifter	-	-	-	-	-	-
Åtgärdsalternativ enl. spec. 1a	-	415	-	-	-	-
Åtgärdsalternativ enl. spec. 1c	-	-	415	-	-	-
Åtgärdsalternativ enl. spec. 2a	-	-	-	240	-	-
Åtgärdsalternativ enl. spec. 2b	-	-	-	-	250	-
Åtgärdsalternativ enl. spec. 3	-	-	-	-	-	240
Utgifter förenade med exploatering enligt ny DP	-	-	-	-	-	-
Riskreserv för ökade utgifter	-	-	-	-	-	-
Inkomster förenade med exploatering enligt ny DP	-	-	-	-	-	-
Exploateringsnetto Skeppsbron	-1 400	-1 080	-1 015	-785	-835	-545
Ev. skattefinansiering av infrastrukturdel av p-garage	-	-330	-330	-	-	-

Enligt stadsledningskontorets tidigare bedömning har en ny detaljplan för området bara varit motiverat om den syftar till en väsentligt förändrad avsikt med Skeppsbron. Med hänvisning till uppdraget, att hitta en balans mellan utgifter och inkomster inom Älvstadens områden, bedömer fastighetskontoret att förutsättningarna för att minimera stadens nettoinvestering på Skeppsbron skulle förbättras genom framtagande av en ny detaljplan.

Fastighetskontorets översiktliga bedömning är att om en ny detaljplan för området skulle vara aktuell, är det möjligt att minska andelen allmän plats och tillskapa ytterligare 50 000–55 000 BTA byggrätt för bostadsändamål samt ytterligare 7 000–8 000 kvm BTA verksamhetsyta i bottenvåningarna. Samtidigt skulle det vara möjligt att samnyttja garageanläggningen som grundläggning och -förstärkning av kvartersbebyggelsen ovan mark. Fastighetskontoret bedömer att det vore lämpligt att minimera antalet involverade exploaterare för tillkommande byggrätter för att underlätta genomförandet. Sammantaget bedömer fastighetskontoret att framtagandet av en ny detaljplan, med ett tydligt fokus på genomförbarhet och ekonomi, har förutsättningar att uppnå ett väsentligt förbättrat exploateringsnetto för Skeppsbron, till och med en ekonomi i balans. **Fastighetskontoret rekommenderar, mot bakgrund av ovanstående, ett sjätte alternativ (6), att det tas fram en ny detaljplan för Skeppsbron med en tydlig ekonomisk ram för de skattefinansierade**

investeringarna, ökad exploatering, förtydligad fördelning för exploatörsfinansierade åtaganden samt ett tydligt fokus på genomförbarhet och ekonomi.

Det är viktigt att förutsättningarna för en sådan detaljplan beskrivs tydligt. En ny detaljplan skulle innebära att det krävs en ny miljödom. Andra förutsättningar handlar om nyckeltal för grön- och friyta, förskola och skola. Det är även viktigt att förutsättningarna för klimatanpassningsåtgärder och kulturmiljö beskrivs tydligt och riskbedöms. En förutsättning för att nå en ekonomi i balans kan innebära att det ekonomiska perspektivet görs överordnat andra överväganden. Det innebär vidare att det är särskilt angeläget att ovan nämnda förutsättningar klargörs i ett tidigt skede och att nämnder och bolag är överens om dessa.

Fastighetskontoret vill samtidigt poängtera att en sådan förändrad inriktning innebär att många av de kvaliteter som den nuvarande detaljplanen beskriver kan komma att förändras.

Delområde: Centralenområdet

Beskrivning av utgångsläge för genomlysning

Inom Centralenområdet ligger Drottningtorget och Åkareplatsen, Centralstationen och Nils Ericson-terminalen, Gullbergsstrand och den nya Hisingsbron, Lilla Bommen och Kanalatorget samt Packhuskajen och Packhusplatsen. För Centralenområdet planeras till övervägande del för verksamhetslokaler, såsom kontoret, hotell och handel, men även viss andel bostäder.

För närvarande pågår utbyggnaden av Hisingsbron, E45:ans nedsänkning och överdäckning samt Västlänken Centralen och Kvarnberget. Som en del ingående i Hisingsbrons södra kollektivtrafikramp iordningsställs även en ny lastgata till Nordstan. Dessutom pågår utbyggnaden av ett större kvarter, Platinan, som kommer att innehålla hotell och verksamheter, i direkt anslutning till Hisingsbron. Regionens Hus färdigställdes under 2019.

Detaljplanering pågår för fyra större utbyggnadsprojekt i direkt anslutning till Västlänken eller E45:ans överdäckning; Västlänken station Centralen, Norr om Centralstationen, bebyggelse på Götaledens överdäckning och Norr om Nordstan. Ett flertal av dessa detaljplaner är inför antagande. Sammantaget ger dessa projekt förutsättningar för en utbyggnad om cirka 500 000 – 600 000 kvm BTA, med ett blandat innehåll av kontor, centrumverksamhet, handel och bostäder. Inom Centralenområdet planeras även flera platser och områden som offentliga rum.

Projektet Bebyggelse på Götaleden, som befinner sig i genomförandeskede, redovisar ett underskott. Fastighetskontoret bedömer dock att övriga projekt i genomförande- eller planskede kommer att generera överskott.

I tidigt skede beräknas de flesta projekten ge ett överskott förutom projekten Kajstråket och Västra överdäckningen. Kajstråket planeras ske i närtid med hänsyn till att det finns tydliga kopplingar till andra projekt, medan Västra Överdäckningen, i sin helhet, planeras

efter 2035. En mindre överdäckning av området krävs dock i projektet Bebyggelse på Götaleden.

Nulägesbedömningen är att Centralenområdet sammantaget kommer att generera ett ekonomiskt överskott på cirka 120 mkr. I denna bedömning ingår även Kajstråket och Västra överdäckningen.

Beroenden

I pågående detaljplaner kan det vara svårt att inrymma den mängd förskolor, skolor och övrig kommunal service som krävs enligt gjorda beräkningar. Det leder till att andra delområden i Älvstaden kan behöva ta ett större ansvar för social infrastruktur, vilket måste studeras och bedömas mot helheten. Projektet Packhuskajen och Kanaltorget avses om möjligt hantera Centralenområdets behov av social infrastruktur. Arbetet med att ta fram ett planprogram ska påbörjas 2021.

Delprojektet Gullbergskajområdet bidrar med ett viktigt tillskott till Centralenområdets underskott av park, framför allt med avseende på projekten Överdäckningen av Götaleden och Kämpegatan.

Inom Centralenområdet pågår utbyggnaden av flera stora infrastrukturprojekt som Västlänken, Hisingsbron och överdäckningen E45:an vilka påverkar kommande utbyggnadsetapper. Planering för arbetet med bangårdsförbindelsen pågår. Samspelet mellan trafiklösningar och stadsutveckling är komplext och komplicerat – något som därför kräver omfattande samverkan och samordning.

Risker och osäkerheter

Underlaget för både inkomster och utgifter baseras på Centralenområdets Stadsutvecklingsprogram (STUP), som redovisar en översiktlig uppskattad exploatering för samtliga områden. Fastighetskontoret vill också uppmärksamma att Centralenområdet innehåller projekt som befinner sig i alla faser.

Luftmiljöfrågan är fortsatt en riskfaktor för innehållet i detaljplanerna och då i huvudsak gällande bostäder, förskolor och skolor i området, vilket innebär en ekonomisk osäkerhet vad avser utbyggnadsordningens förväntade exploateringsinkomster både i storlek och när de faller ut i tid.

Utvecklingen av området medför stora investeringar för staden och fastighetskontoret bedömer att osäkerheterna i kalkylerna för hela Centralenområdet är stora och bör därför inte underskattas. Detta mot bakgrund av att flertalet projekt ännu inte har startat.

Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar

Fastighetskontoret bedömer att en exploatering av Centralenområdet kommer att generera ett överskott motsvarande cirka 120 mkr. Fastighetskontorets rekommendation är därför att genomföra en exploatering av området enligt plan.

Centralenområdet (mkr)	Färdplan Älvstaden ver. 2020-2021	FK alternativ t.o.m. år 2035
		1
Utgångsläge enl. färdplan ver. 2020-2021	120	-
Utgångsläge (fastighetskontoret)	-	120
<i>Varav utgifter hittills</i>		-1 255
<i>Varav inkomster hittills</i>		30
Genomför exploatering enligt plan		0
Exploateringsnetto Centralenområdet	120	120

Det kan finnas vissa möjligheter att minska stadens investeringar genom att i ett senare skede minska omfattningen av den planerade Västra överdäckningen. Dessa möjligheter är dock i dagsläget inte tillräckligt utredda och mot bakgrund av de risker för ökade utgifter, som i princip alltid föreligger, bedömer fastighetskontoret att det i detta skede inte är lämpligt att tillräkna delområdet en sådan besparingsmöjlighet.

Delområde: Frihamnen

Beskrivning av utgångsläge för genomlysning

Planeringen av Frihamnen har pågått sedan 2012, då byggnadsnämnden beslutade att ett planprogramarbete skulle påbörjas.

På grund av ekonomiska osäkerheter beslutades 2018 att pausa pågående detaljplanearbete inom Frihamnen och inleda en övergripande genomlysning av projektet. Processen pågick under 2018 fram till hösten 2019 och bestod av tre delar – Kunskapsresan, Utvärdering och Planeringsförutsättningar Frihamnen 2019. Planeringsförutsättningarna innehåller bland annat strukturförslag för hela Frihamnen med tillhörande exploateringskalkyl.

Planeringsförutsättningarna rekommenderar en uppdatering av tidigare planprogram för Frihamnen samt att utvecklingen av Frihamnen startar med de inre delarna och avvaktar med de övriga delarna som omfattar de mer svårhanterade pirarna och vattenrummen. De inre delarna framgår huvudsakligen av kartbilagan och består av pågående detaljplanerna *Lundby - Bostäder och verksamheter i Frihamnen etapp 1* och *Frihamnen - Blandad stadsbebyggelse vid Hjalmar Brantingsgatan inom Frihamnen*.

Under våren 2020 påbörjade fastighetskontoret en genomlysning av exploateringskalkylen hörande till Planeringsförutsättningarna. Syftet med genomlysningen var att kvalitetssäkra innehållet i exploateringskalkylen samt att vid behov föreslå åtgärder i syfte att uppnå en exploateringsekonomi i balans för staden. Inom ramen för genomlysningen har fastighetskontoret bland annat bedömt att exploateringsinkomsterna för byggrättsförsäljning inom Frihamnens inre delar inkluderar ett riskpåslag motsvarande ca 620 mkr. Fastighetskontoret bedömer att riskpåslaget inte är rättvisande för byggrättsvärdena.

Inom ramen för genomlysningen har Älvstranden Utveckling AB även rapporterat ökade prognostiserade utgifter för Frihamnens inre delar om ca 375 mkr i jämförelse med vad som framgår av den senaste färdplanen.

Genomlysningen innebär att fastighetskontorets bedömda utgångsläge för Frihamnens inre delar förbättras från ett underskott på -570 mkr (enligt senaste färdplanen) till -325 mkr. Det förbättrade utgångsläget baseras på mellanskillnaden mellan högre bedömda byggrättsvärden och ökade utgifter för utbyggnad av allmän plats.

Arbetet med genomlysning är ännu inte färdigställt men har utgjort huvudsakligt underlag för Fastighetskontorets arbete enligt detta uppdrag.

Upparbetade utgifter

Beslutet att påbörja arbeten med Jubileumsparken fattades i kommunstyrelsen i maj 2019 (Handling 2019 nr 108). Enligt beslutsunderlaget ska utgifterna för parkutbyggnaden fördelas mellan Älvstranden Utveckling AB och Göteborgs stad. Park- och naturförvaltningen har upphandlat entreprenör för Göteborg Stads åtaganden. Utgifterna för entreprenaden, övriga projektutgifter och byggherrekostnader, med mera, uppgår till 141 mkr.

Älvstranden utveckling AB beräknar sina upparbetade utgifter för utvecklingen av Frihamnen till cirka 155 mkr.

Stadsbyggnadskontoret beräknar sina utgifter till cirka 22 mkr.

Fastighetskontoret uppskattar sina upparbetade utgifter till cirka 30 mkr, innefattande upparbetad tid och uppskattad ersättning för uppsägning av arrendator.

Sammantaget innebär det att det finns upparbetade utgifter på cirka 350 mkr.

Beroenden

Frihamnen bedöms ingå i influensområdet för Sverigeförhandlingen. Utvecklingen av hela Frihamnen bedöms kunna innehålla cirka 10 000 nya bostäder, varav de inre delarna bedöms kunna innehålla cirka 4 000 bostäder. I övrigt bedöms spårprojektet inom Sverigeförhandlingen inte vara beroende av utvecklingen av Frihamnen.

Frihamnen är delvis beroende av utvecklingen av Hjalmar Brantingstråket. Av den anledningen har del av Hjalmarstråket som bedöms motsvara nyttan för Frihamnen inkluderats i exploateringsprojektet och ingår därför i kalkylen för Frihamnens inre delar. En annan del av investeringen ingår i exploateringskalkylen för Backaplan i området Söder om Hjalmar Brantingstråket. Det kvarstår dock ytterligare vissa delar av stråket där finansieringen inte är löst.

Det finns beroenden mellan detaljplanerna inom Frihamnens inre delar som innebär att dessa tidsmässigt bör utvecklas i nära anslutning till varandra.

Risker och osäkerheter

I det fall att utvecklingen av Frihamnen pausas finns risk att spårprojektet inom Sverigeförhandlingen fastställer förutsättningar när det gäller bland annat höjdsättning för Frihamnsområdet.

Enligt Planeringsförutsättningarnas strukturförslag till utveckling av Frihamnen behöver Frihamnens inre delar ta höjd för en senare utveckling av övriga delar av Frihamnen. Det innebär att en exploatering av Frihamnens inre delar medför stora investeringsutgifter i tidiga skeden för staden. Exploateringen och utbyggnaden medför därmed en finansiell risk för staden.

Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar

Fastighetskontoret bedömer att utvecklingen av Frihamnen i närtid bör avgränsas till att enbart omfatta de inre delarna, enligt rekommendation i Älvstranden Utveckling AB:s arbete med Planeringsförutsättningar 2019.

I övrigt består fastighetskontorets åtgärdsalternativ huvudsakligen av att öka andelen bostadsrätter inom Frihamnens inre delar. Planeringsförutsättningarna utgår från en 50/50 fördelning mellan upplåtelseformerna bostadsrätt och hyresrätt. En ökad andel bostadsrätter bedöms relativt enkel att genomföra och konsekvensbeskriva. Dock riskerar åtgärdsalternativet att påverka målbilden för Vision Älvstaden.

Baserat på fastighetskontorets bedömda byggrättsvärden i Frihamnen föreslår fastighetskontoret att markanvisning inom Frihamnens inre delar bör tilldelas utifrån anbudsfordfarande på pris, i syfte att optimera inkomsterna genom markförsäljning och bidra med förbättrat underlag för värderingar i området.

Vad gäller investeringar bedömer fastighetskontoret att det finns potential att minska utgifterna genom att sänka ambitionsnivån för sociодукten enligt Planeringsförutsättningarna. Fastighetskontoret bedömer även att föreskriven grundläggningsmetod och infrastrukturutbyggnad enligt Planeringsförutsättningarna bör ses över i det fortsatta arbetet i syfte att identifiera ytterligare ekonomiska åtgärder.

Frihamnen, DP 1 och 2 (inre delarna) (mkr)	Färdplan Älvstaden ver. 2020-2021	FK alternativ t.o.m. år 2035		
		1	2	3
Utgångsläge enl. färdplan ver. 2020-2021 (inre delarna)	-570	-	-	-
Utgångsläge, inre delarna (fastighetskontoret)	-	-325	-325	-325
Varav utgifter hittills	-	-350	-350	-350
Varav inkomster hittills	-	-	-	-
Fördelning av upplåtelseform 60/40 BR/HR	-	-	180	-
Fördelning av upplåtelseform 75/25 BR/HR	-	-	-	450
Förenklad sociодукt enligt helhetsgreppet	-	70	70	70
Exploateringsnetto Frihamnen, DP 1 och 2 (inre delarna)	-570	-255	-75	195
Eventuell ökad exploateringsgrad	-	100	100	100

Fastighetskontoret föreslår att andelen bostadsrätter ökar för att förbättra förutsättningarna för ett förbättrat exploateringsnetto. Kontoret bedömer att en fördelning av upplåtelseformerna, motsvarande 60 procent bostadsrätter och 40 procent hyresrätter, är genomförbart och står inte i konflikt med Vision Älvstaden. Kontoret bedömer dock att en ytterligare ökning av andelen bostadsrätter riskerar att stå i konflikt med visionen samtidigt som marknadsriskerna ökar. Kontoret bedömer vidare att möjligheterna att ytterligare öka exploateringen är så osäkra att en sådan möjlighet inte är lämplig att tillräkna kalkylen i detta skede.

Fastighetskontoret föreslår att ett genomförande av Frihamnens övriga delar förskjuts till efter 2035. Fastighetskontoret anser att det är för tidigt att avgöra huruvida det är möjligt att uppnå en ekonomi i balans för Frihamnens övriga delar. Fastighetskontoret förutsätter dock att utvecklingen av Frihamnens övriga delar genererar åtminstone en ekonomi i balans för staden, innan en exploatering av de yttre delarna övervägs.

Fastighetskontoret bedömer att föreslagna åtgärder möjliggör en exploateringsekonomi i balans för Frihamnens inre delar. Planeringen av Frihamnen är fortfarande i tidigt skede, med stora osäkerheter både vad gäller inkomster och utgifter. Fastighetskontoret bedömer därför att det i dagsläget är svårt att förutsätta ett ekonomiskt överskott från delområdet.

Utöver åtgärdsalternativen ovan har fastighetskontoret sett möjligheten för ytterligare ett alternativ som innebär att staden avyttrar hela Frihamnsområdet, det vill säga såväl Frihamnens inre delar som de yttre delarna. Alternativet skulle behöva utredas vidare. Ett sådant alternativ behöver åtminstone villkoras på ett sådant sätt att exploitören finansierar hela utbyggnaden av området, vilket bland annat skulle inkludera allmän plats, samtidigt som exploitören bär all risk för ökade utgifter för utbyggnaden. Fastighetskontoret bedömer att alternativet skulle kräva att mark för kommunala ändamål som behöver tillgodoses inom området, och som uppstår som en konsekvens av exploateringen, såsom förskola, skola, idrott och kultur kvarstår i kommunens ägo alternativt återgår till kommunen utan ersättning.

Delområde: Backaplan

Beskrivning av utgångsläge för genomlysning

I tidigare redogörelser för exploateringsekonomi har endast ramavtalsområdet ingått. I Färdplan Älvstaden redovisas ett negativt exploateringsnetto på -240 mkr. För ramavtalsområdet finns ett inriktningsbeslut om en nettoinvestering på 245 mkr. Den nu aktuella kalkylen för området visar fortsatt på en nettoinvestering på cirka 240 mkr.

För planprogrammets inre delar (ramavtalsområdet) deltar privata fastighetsägare som tillsammans med staden har tagit fram ett ramavtal som anger fördelning av finansiering för utbyggnad av allmän plats inom ramavtalsområdet. Inom detta område finns en detaljplan i genomförandeskede och två detaljplaner i planeringsskede.

Fastighetskontoret har, mot bakgrund av uppdragets syfte, bedömt att det saknas tillräckliga förutsättningar att väsentligt förbättra exploateringsekonomi inom det begränsade ramavtalsområdet. För att skapa en helhetsbild av exploateringsekonomi för

Backaplans delområde har området som analyserats utvidgats till att även omfatta tidigare genomförd etapp, Östra Kvillebäcken, samt områdena Väster om Kvillebäcken och Söder om Hjalmar Brantingsstråket. Dessa områden har tidigare inte ingått i den ekonomiska redovisningen av Backaplan.

Östra Kvillebäcken är färdigställt och exploateringen har, enligt uppgifter från Älvstranden Utveckling, bidragit med ett exploateringsnetto på 200 mkr. Detta överskott har fastighetskontoret inkluderat i helhetsbedömningen av exploateringsekonomi för Backaplan.

I området Väster om Kvillebäcken planeras en blandad stadsutveckling och fastighetskontoret beräknar att exploateringen kommer att innebära en nettoinvestering på cirka 100 mkr.

Söder om Hjalmar Brantingsstråket är ett område med stora infrastrukturinvesteringar och projektet bedöms kräva en nettoinvestering om cirka 100 mkr. Området består idag endast av kommunal mark, men alternativt kan området i framtiden utökas till att även omfatta privat mark. Fastighetskontoret bedömer att marken inte lämpar sig för bostäder. Åtgärdsalternativet omhändertar de kvarvarande ofinansierade delarna av Hjalmar Brantingsstråket som är rimliga att exploateringen av Backaplan bidrar till att finansiera. Investeringsbehovet kommer huvudsakligen av åtgärder på Lundbyleden och anläggning av Hjalmar Brantingsstråket. Det kvarstår dock ytterligare vissa delar av stråket där finansieringen inte är löst.

Sammantaget för delområdet Backaplan innebär detta en nettoinvestering för staden på cirka 100 mkr. Fastighetskontoret vill dock understryka att delar av såväl inkomster som utgifter infaller bortom år 2035.

Beroenden

Backaplan är beroende av utbyggnaden av Hjalmar Brantingsgatan mellan knutpunkt Hjalmar och Hisingsbron.

Ett beroende utgörs av trafiklösningen för kollektivtrafik Backavägen–Brunnsbo inklusive utbyggnad av spårväg och bussgata enligt den planering som ligger till grund för beslutet inom Sverigeförhandlingen.

Det finns inbördes beroenden mellan planerna som omfattar infrastruktur ovan och under jord såsom gemensamma större gator, park samt ledningar. Trafiksystemet inne i Backaplansområdet är beroende av utbyggnaden av Kvilleleden och Kvillemotet och dessa trafiksystem där staden samverkar med Trafikverket.

Klimatanpassningsåtgärder för området behöver lösas genom höjdsättning vilket skapar beroenden och konsekvenser mellan planerna.

I angränsning till delområdet Backaplan planeras för en elnätstation samt ackumulatortank för fjärrkyla för försörjningen av stadsutvecklingen av ett större område, inklusive bland annat Lindholmen och Frihamnen.

Risker och osäkerheter

- Finansiering av flytt av gasledning inom Backaplan utgör en osäkerhet. Fastighetsägarna ska finansiera flytt av ledning, vilket behöver ske innan antagande av detaljplan.
- Försening och/eller ersättning av spår till citybuss i Backavägen.
- Försening och/eller förändringar av Brunnsbo station.
- Ökade krav på marksanering, klimatanpassning, höjdsättning av Backaplan.

Fastighetskontoret bedömer att riskerna avseende geoteknik och markmiljö är höga i området, bland annat på grund av tidigare markanvändning såsom deponi. För att hantera eventuella ökade utgifter kopplat till bland annat sanering och grundläggning innehåller exploateringskalkylen för Backaplan höga risk- och osäkerhetspåslag. Fastighetskontoret har bedömt att det inte är lämpligt att minska riskpåslagen med hänvisning till osäkerheterna.

Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar

I området Väster om Kvillebäcken, vilket är nästa utvecklingsetapp av delområdet, planeras cirka 2 000 nya bostäder, service och handel. För att en stadsutveckling i denna omfattning ska kunna genomföras behöver staden tillgodose bland annat skola, idrottsplatser, med mera.

Den mark som kommunen äger i området Väster om Kvillebäcken utgörs huvudsakligen av stora fastigheter som är upplåtna med tomträtt.

En tomträtt kan endast sägas upp till utgången av vissa tidsperioder, vanligtvis vart 40:e år vad gäller tomträtter upplåtna för bostadsändamål och vart 20:e år för övriga tomträtter. Uppsägningen ska ske minst två år före periodens utgång och tidigast fem år före utgången av perioden. En uppsägning kan överklagas av tomträttshavaren och det åligger staden att påvisa att uppsägningen är giltig. Fastighetskontoret vill uppmärksamma att avtalen inte medför en lösenskyldighet för staden och bedömer vidare att det finns juridiska förutsättningar i övrigt för kommunen att säga upp tomträtterna enligt avtal.

Fastighetskontoret föreslår att genomföra exploateringen enligt planprogrammet, vilket innebär att staden behöver säga upp eller ompröva tomträttsavtalen inom delområdet. På dessa fastigheter föreslås skola, bostäder och kollektivtrafik. Förslaget innebär således att staden kan säkerställa att behovet av social infrastruktur kan tillgodoses på kommunal mark. Staden kan därigenom minimera riskerna för stora utgifter för inlösen av fastigheter för dessa ändamål. Förslaget möjliggör även försäljning av mark för bostadsändamål, det vill säga försäljning på kommande markanvändning. Vidare anser fastighetskontoret att plan- och genomförandeprocessen i regel löper effektivare om staden har rådighet över marken för dessa behov.

Fastighetskontoret bedömer att förslaget ger störst effekt för området Väster om Kvillebäcken där det medför ett ekonomiskt överskott om cirka 200 mkr och att förslaget skapar förutsättningar för en stadsutveckling av delområdet Backaplan med en ekonomi i balans.

Fastighetskontoret bedömer att uppsägning av tomträttsavtalen inom delområdet ger kommunen möjligheter att i större utsträckning finansiera en utveckling av delområdet genom markvärdeutveckling istället för skattefinansiering. För tomträttsinnehavarna innebär det att avtalen följs, men påverkar samtidigt den näringsverksamhet som bedrivs på fastigheten liksom tomträttsinnehavaren, beroende på vilka investeringar som denne har gjort på fastigheten.

Föreslagna åtgärder, enligt ovan, samt uppdateringar av kalkylunderlaget ger följande resultat för delområdet Backaplan. Oavsett åtgärdsalternativ vill fastighetskontoret uppmärksamma att vissa utgifter och inkomster infaller bortom 2035.

Backaplan (mkr)	Färdplan Älvstaden ver. 2020-2021	FK alternativ t.o.m. år 2035	
		1	2
Utgångsläge enl. färdplan ver. 2020-2021	-240	-	-
Utgångsläge, ramavtalsområdet (fastighetskontoret)	-	-240	-240
<i>Varav utgifter hittills</i>		-	-
<i>Varav inkomster hittills</i>		-	-
Exploateringsnetto Östra Kvillbäcken		200	200
Ställningstagande kring tomträttsupplåtelse, ramavtalsområde	-	-	80
Ställningstagande kring tomträttsupplåtelse, Väster om Kvillbäcken	-	-	200
Väster om Kvillbäcken, exkl. tomträtter	-	-100	-
Söder om Hjalmar Brantingsstråket	-	-100	-100
Exploateringsnetto Backaplan	-240	-240	140

Delområde: Lindholmen

Beskrivning av utgångsläge för genomlysning

Redovisningen av delområdet inkluderar följande exploateringsprojekt i detaljplane- och genomförandeskedet, enligt nedan:

- DP bostäder och verksamheter vid Karlavagnsplatsen
- DP verksamheter vid Pumpgatan etapp 1-2
- DP skola vid Pumpgatan
- DP bostäder vid Götaverksgatan
- DP Lindholmens tekniska gymnasium

Fastighetskontoret bedömer att pågående exploateringsprojekt på Lindholmen, utan åtgärder, kommer att innebära ett ekonomiskt underskott på cirka -135 mkr för delområdet. Huvudsakligen uppstår underskottet i samband med genomförande av DP skola vid Pumpgatan samt DP Lindholmens tekniska gymnasium. Anledningen är att dessa projekt inte genererar några exploateringsinkomster för staden i samband med genomförandet.

Beroenden

Behovet av skola inom DP skola vid Pumpgatan är en rest från tidigare exploateringsprojekt på Lindholmen och krävs för att uppfylla behovet av skolplatser inom delområdet.

Rådande planprogramförslag för Lindholmen är indelat i tre etapper; ”Centrala stråket”, ”Södra Lindholmen” och ”Propellerområdet”. Inom respektive etapp finns beroenden som bedöms innebära att hela etappen bör utvecklas som helhet. Dock bedöms respektive etapp kunna utvecklas fristående från övriga etapper.

Lindholmen ingår i influensområdet för Sverigeförhandlingen och planprogramförslaget bedöms kunna generera cirka 2 200 bostäder och cirka 14 500 arbetsplatser.

Utmaningar med avseende på klimatanpassning, högt vatten och skyfall behöver utredas för delområdet som helhet.

Risker och osäkerheter

Fastighetskontoret bedömer att det finns stora osäkerheter i exploateringskalkylen för DP skola vid Pumpgatan.

Planprogramförslaget kan innebära delvis utbyggnad i älven, något som kan föranleda stora utgiftsosäkerheter. Planprogrammets ekonomiska kalkyl baseras på uppskattningar av utgifter för utbyggnaden av halvön vid Masthuggskajen. Fastighetskontorets bedömning är att en utbyggnad i vatten, enligt nuvarande planprogramförslag, skulle kunna generera en bättre planprogramekonomi än att inte bygga i vatten. Oavsett utbyggnad i vatten eller inte bedömer fastighetskontoret att planprogrammet som helhet innebär en ekonomi i balans för staden.

Att inte gå vidare med ett planprogram för delområdet, något som skulle möjliggöra etappvis utbyggnad där investeringar i anläggningar och utbyggnad av allmän plats kan fördelas på de ingående detaljplanerna som drar nytta av investeringarna, innebär en stor risk för kommunen. Fastighetskontoret bedömer att det är nödvändigt att ta fram ett detaljplaneprogram som redovisar principer för exploateringsbidrag för sådana åtgärder som sträcker sig över flera olika detaljplaner. Redovisningen måste vara inkluderad redan vid samrådet för detaljplaneprogrammet.

Åtgärdsalternativ och konsekvensbeskrivningar

Bedömningen är att ett nytt planprogram krävs innan ytterligare detaljplanering kan ske på Lindholmen. Fastighetskontoret bedömer att ett planprogram för delområdet är en förutsättning både ur ett ekonomiskt perspektiv och med hänsyn till de beroenden har beskrivits ovan.

Exploateringskalkylen för DP Verksamheter vid Pumpgatan etapp 2 inkluderar upprustning av kaj om 120 mnkr. Kaj krävs bland annat för angöring av ny färjetrafik till Pumpgatan. Fastighetskontoret bedömer att det finns kostnadsbesparande alternativ till kajutbyggnaden utan att frågå syftet eller funktionen med åtgärden.

Exploateringen inom DP skola vid Pumpgatan bedöms i tidigt detaljplaneskede generera ett ekonomiskt underskott för staden. Med anledningen av planområdets markförutsättningar och att skoländamålet inte genererar några exploateringsinkomster för staden är fastighetskontorets bedömning att en exploateringsekonomi i balans för projektet inte är möjlig. I syfte att öka projektets inkomster bör dock möjligheten att kombinera skola med annat ändamål inom detaljplanen utredas. En möjlighet kan vara att planlägga och utöka befintliga Santoskolan, i syfte att minska behovet av skola vid Pumpgatan och därmed möjliggöra för andra ändamål. I övrigt bedömer fastighetskontoret att den tidiga exploateringskalkylen för DP skola vid Pumpgatan inkluderar högt tilltagna utgifter för sanering. Det bedöms således finnas potential till något lägre saneringsutgifter.

Fastighetskontoret föreslår att fortsatt markanvisning inom delområdet företrädesvis bör tilldelas utifrån anbudsförfarande på pris, i syfte att optimera inkomsterna genom markförsäljning och bidra med förbättrat underlag för värderingar i området.

Lindholmen (mkr)	Färdplan Älvstaden ver. 2020–2021	FK alternativ t.o.m. år 2035	
		1	2
Utgångsläge enl. färdplan ver. 2020–2021	0	-	-
Utgångsläge (fastighetskontoret)	-	-135	-135
<i>Varav utgifter hittills</i>		-1 195	-1 195
<i>Varav inkomster hittills</i>		1 060	1 060
Upprustning av kaj enl. KF beslut (Pumpgatan, etapp 2)		60	60
Pumpgatan, etapp 3 (tillkommande byggrätt)		75	75
Arbeta vidare med ett planprogram för delområdet		-	0–100
Exploateringsnetto Lindholmen	0	0	0

Ovanstående åtgärdsalternativ (1) bedöms generera en ekonomi i balans för pågående exploateringsprojekt inom Lindholmen.

Om staden ämnar utveckla Lindholmen och samtidigt nå en ekonomi i balans vill fastighetskontoret understryka vikten av att ta fram ett planprogram som redovisar principer för finansiering av allmän plats. En fortsatt utbyggnad utifrån enskilda detaljplaner medför en risk för att staden inte får skälig täckning för investeringar i exempelvis övergripande allmän plats, klimatanpassning och dagvattenhantering. En sådan utveckling bedömer fastighetskontoret kommer generera ett ekonomiskt underskott för staden.

Fastighetskontoret bedömer att det finns möjligheter att nå ett ekonomiskt överskott för delområdet genom att fortsätta arbetet med att ta fram ett nytt planprogram (2) för Lindholmen. Planprogrammet är dock fortfarande i tidigt skede, med stora osäkerheter både vad gäller inkomster och utgifter. Fastighetskontoret bedömer därför att det i dagsläget är svårt att förutsätta ett ekonomiskt överskott för delområdet.

Fastighetskontoret vill framföra att tre grundförutsättningar gäller för att ett planprogram ska kunna anses vara genomförbart:

1. att planprogrammet är utformat på ett sådant sätt att en överenskommelse om planprogrammets innehåll, omfattning och utformning, kan träffas mellan stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och Älvstranden Utveckling. Idag är parterna inte överens.
2. att eventuella risker med en utbyggnad i älven säkerställs mot bakgrund av erfarenheterna från utbyggnaden av halvön på Masthuggskajen. Dessa ska ligga till grund för lämplighetsbedömningen av en eventuell utbyggnad i älven. Det innebär att planprogrammet behöver avvakta Masthuggskajens utbyggnad.
3. att en inriktning för framtagandet har en tydlig utgångspunkt i en ekonomi i balans samt genomförbarhet av planprogrammet.

Delområde: Gullbergsvass

Fastighetskontoret rekommenderar att en exploatering av Gullbergsvass genomförs efter 2040. Arbetet med att utreda planeringsförutsättningar pågår. Kontoret bedömer att det är rimligt att ställa kravet att en framtida utveckling av Gullbergsvass är förenat med ett krav att exploateringen kan redovisa en ekonomi i balans. Som ett alternativ till detta kan kommunfullmäktige överväga att fastställa ett avkastningskrav på en utveckling av området.

Fastighetskontoret rekommenderar att gränsdragningen mellan Centralenområdet och Gullbergsvass ses över för att bidra till en bättre stadsutveckling som helhet, bland annat mot bakgrund av behovet av kommunal service i centrala staden.

Delområde: Ringön

Fastighetskontoret rekommenderar att en exploatering av Ringön genomförs efter 2045 i enlighet med tidigare inriktning. Kontoret bedömer att det är rimligt att ställa kravet att en framtida utveckling av Ringön är förenat med ett krav att exploateringen kan redovisa en ekonomi i balans. Som ett alternativ till detta kan kommunfullmäktige överväga att fastställa ett avkastningskrav på en utveckling av området.

Fastighetskontorets rekommendation

Utifrån redogörelsen ovan av möjliga åtgärdsalternativ för respektive delområde har fastighetskontoret sammanställt dessa i tabellen nedan.

Fastighetskontoret bedömer att förutsättningarna för att förbättra Älvstadens exploateringsekonomi i huvudsak är beroende av principiella ställningstaganden av olika karaktär för Skeppsbron, Frihamnen och Backaplan enligt nedan.

- Inriktningen för planeringen och exploateringen av Skeppsbron får ett stort genomslag för Älvstadens ekonomi i sin helhet. Fastighetskontoret bedömer att det saknas förutsättningar för projekt inom övriga Älvstaden att kompensera för ett underskott enligt tidigare utredningsförslag för Skeppsbron. Med hänvisning till uppdraget bedömer fastighetskontoret att det kvarstående alternativet är att det tas fram en ny detaljplan för Skeppsbron med utgångspunkt i en ekonomi i balans.
- Fastighetskontoret bedömer att fördelningen av upplåtelseformer i Frihamnen utgör den enskilt största påverkansfaktorn för exploateringsekonomi för Frihamnens inre delar.
- Kontoret bedömer att ett aktivt politiskt ställningstagande kring tomträttsupplåtelseerna i delområdet Backaplan är nödvändigt för att förbättra exploateringsekonomi i såväl Backaplan som för Älvstaden i sin helhet.

Utöver ovanstående har fastighetskontoret identifierat nödvändiga åtgärder som, enligt fastighetskontoret, sammantaget är nödvändiga för att uppnå en ekonomi i balans för Älvstaden. Kontorets bedömning är att de förslag till åtgärder som presenteras i detta tjänsteutlåtande inte har väsentliga negativa sociala eller ekologiska konsekvenser i jämförelse med Färdplanen version 2020–2021. Fastighetskontoret vill understryka att det naturligtvis är möjligt för politiken att fritt kombinera åtgärdsalternativ utifrån respektive delområde.

Belopp i mkr			Fastighetskontorets rekommendation					
Delområde	Utgångsläge, Färdplan 2020-2021	Utgångsläge, fastighets- kontoret	1	2	3	4	5	6
Masthuggskajen, etapp 1	-160	-300	-300	-330	-	-	-	-
Skeppsbron	-1 400	-1 295	-1 080	-1 015	-785	-835	-545	0
Centralenområdet	120	120	120	-	-	-	-	-
Frihamnen, inre delarna	-570	-325	-255	-75	195	-	-	-
Backaplan	-240	-240	-240	140	-	-	-	-
Lindholmen	0	-135	0	0	-	-	-	-
Exploateringsnetto Älvstaden	-2 250	-2 175	-145					
Masthuggskajen, etapp 2 Gullbergsvass Frihamnen, yttre delarna Ringön	Avvakta exploatering							

Figur: Fastighetskontorets rekommenderade åtgärd för respektive delområde är färgmarkerad.

Utifrån uppdraget att redovisa åtgärder som bidrar till en ekonomi i balans för Älvstaden är fastighetskontorets rekommendation, som framgår av färgmarkerade åtgärder enligt tabellen ovan, att:

- Genomföra detaljplanen för Masthuggskajen etapp 1 enligt plan och fastställ en ny ekonomisk ram på -330 mkr för genomförandet,
- Ta fram en ny detaljplan för Skeppsbron med ökad exploatering och tydligt fokus på ekonomi i balans och genomförbarhet. Fastställ ett inriktningsbeslut för en ekonomi i balans.
- Utveckla Frihamnens inre delar med fördelningen 60/40 BR/HR samt en enklare konstruktion för sociодукten. Fastställ ett inriktningsbeslut för en ekonomi i balans.
- Genomföra Backaplan enligt plan samt ta aktivt ställningstagande för uppsägning av tomträttsavtal för tomträtter inom ramavtalsområdet och Väster om Kvillebäcken.
- Genomföra Centralenområdet med inriktningsbeslut om ett överskott på minst 120 mkr.
- Genomföra pågående detaljplaneprojekt på Lindholmen och ta fram ett planprogram för området med utgångspunkt i de grundförutsättningar som anges under avsnittet *Delområde: Lindholmen*. Fastställ ett inriktningsbeslut om minst en ekonomi i balans.

Martin Öbo
Fastighetsdirektör

Peter Kim
Avdelningschef

Karin Frykberg
Avdelningschef

Elisabet Gondinger
Avdelningschef

Lena Thylén
Ekonomichef