

EKONOMISK KONSEKVENSANALYS AV FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLAN ÖVER YTTERBY

20190212

Uppdragsledare: Christoffer Bjarneberg Exploateringsingenjör Kungälv kommun

Medverkande: Arbetsgruppen för fördjupad översiktsplan

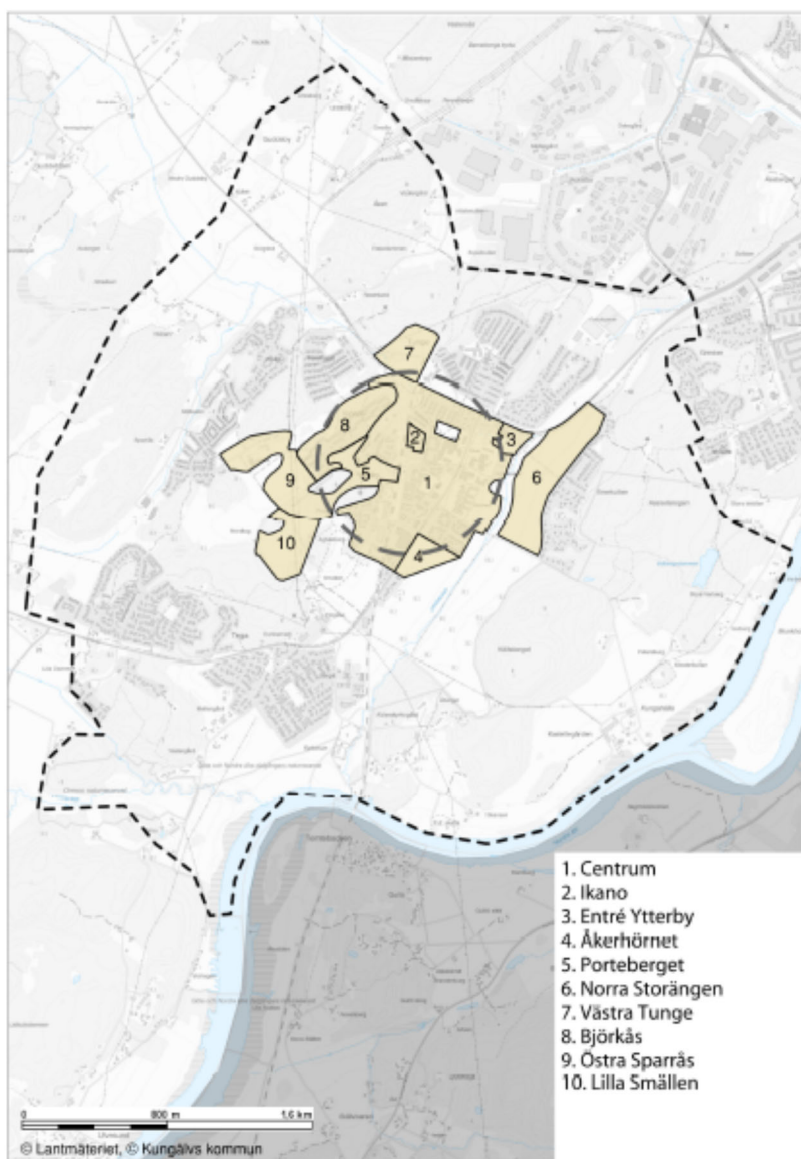
Innehållsförteckning

EKONOMISKT RESULTAT - SAMMANFATTNING	3
KALKYLER OCH KOSTNADER	4
FÖLJDINVESTERINGAR.....	5
ÖVRIG INFRASTRUKTUR	7
MARKNADSANALYS – KUNGÄLVS KOMMUN	7
GENOMFÖRANDE.....	8
NOLLALTERNATIV	9

EKONOMISKT RESULTAT - SAMMANFATTNING

I Ytterby finns det relativt stora möjligheter att förtäta inom befintlig bebyggelse. Att förtäta är positivt ur ett ekonomiskt perspektiv då befintlig infrastruktur kan nyttjas. I de fall där kapaciteten överskrids krävs dock nya investeringar på gator, gång- och cykelbanor, vatten och avlopp etcetera. FÖPens vision är att stationssamhället Ytterby är en självklar del av Storgöteborg och en entrépunkt till Bohuslän. För att lyckas med detta krävs stora investeringar som på sikt resulterar i goda ekonomiska effekter för Ytterby. Cirka 2 000 nya bostäder föreslås vilket beräknas ge cirka 4 500 nya invånare. FÖPens mål är dock 6 000 nya invånare, differensen beror på att FÖPen har räknat med detaljplaner i byggnationsskede som har vunnit laga kraft, vilket denna ekonomiska konsekvensanalys inte har gjort. Nya invånare, arbetsplatser och service inbringar skatteintäkter och utbyggnad av FÖPen genererar intäkter vid försäljning av planlagd kommunalägd mark. Genomförandetiden för utbyggnaden av FÖPen bedöms till cirka 30 år, vilket medför en utbyggnadstakt på cirka 65-70 bostäder per år.

En bedömning av ekonomiska konsekvenser för FÖPen är mycket osäker då den är översiktlig och bedömer konsekvenser på lång sikt. När nya detaljplaner planeras görs en mer detaljerad ekonomisk bedömning av intäkter och kostnader.



FÖPen innehåller tio föreslagna utbyggnadsområden. Inom 500 metersradien från tågstationen föreslås det en högre och tätare bebyggelse som innefattar bostäder i form av lägenheter men även en del kontor, handel och service. Utanför 500 metersradien föreslås det bostäder i form av lägenheter men även en mindre del radhus/kedjehus och inte lika hög och tät bebyggelse som den inom 500 metersradien. Tanken är att bygga ut områdena inom 500 metersradien först och sedan gå vidare med områdena utanför 500 metersradien. Både äganderätt, hyresrätt och bostadsrätt föreslås för att locka olika typer av målgrupper. Vid byggnation av lägenheter skapas generellt en flyttkedja där en del äldre invånare flyttar till lägenheterna från sina villor. Detta medför ofta att villan blir tillgänglig för yngre invånare, oftast med barn, vilket skapar ett effektivt utnyttjande av bostäder. Nya lägenheter, kontor, ny handel och service inom 500 metersradien medför ett rikare utbud, fler

arbetstillfällen och medför sannolikt även att befintlig handel och service får ett större kundunderlag.

Värdet (intäkten) av utbyggnadsområdenas byggrätter bedöms grovt hamna på cirka 800 miljoner kronor. Kostnaden (exempelvis utbyggd infrastruktur och parkområden) inom utbyggnadsområdena bedöms grovt hamna på cirka 260 miljoner kronor. Alla utbyggnadsområden bedöms genomförbara då de beräknas ha högre intäkter än kostnader. Exploateringsnettot för utbyggnadsområdena beräknas till cirka 540 miljoner kronor. Exploateringsnettot för kommunens del (kommunen planerar att äga cirka 65 procent av utbyggnadsområdena) bedöms till cirka 350 miljoner kronor. Den totala kostnaden för kommunala följdinvesteringar som krävs för genomförandet av FÖPen bedöms till cirka 710 miljoner kronor. Stadsbyggnadsnettot (kommunens exploateringsnetto – kommunens följdinvesteringar) resulterar därmed i en förlust på cirka 360 miljoner kronor. Förlusten bör finansieras med hjälp av skattemedel. I det fall kommunen inte får förvärva statens mark (statens fastighetsverk, område nr 4 och 6) innebär det att kommunens stadsbyggnadsnetto bedöms till cirka 450 miljoner kronor i förlust.

KALKYLER OCH KOSTNADER

Bedömningen vad gäller värdet för nya utbyggnadsområden baseras det på erfarenheter från tidigare markförsäljningar i genomförda detaljplaner. För att kunna bedöma värdet för respektive utbyggnadsområde innehåller området en total bruttoareal för bostäder och, där det föreslås, även kontor, handel och service. Ett schablonvärde om 3 400 kr per bruttoarea för bostadsändamål och 800 kr per bruttoarea för verksamhetsändamål (kontor, handel och service) används för hela FÖPen-området. Schablonvärdet för bostadsändamål är beräknat utifrån att det planeras för hälften hyresrätter och hälften bostadsrätter. Inom utbyggnadsområdena har kostnader för anläggande av gata, gång- och cykelbanor, parker, torg, framtagande av detaljplan etcetera bedömts utifrån erfarenheter från tidigare genomförda detaljplaner. Då kostnaderna generellt inträder före intäkterna uppstår en obalans för vilket det krävs att det utförs detaljerade kalkyler för respektive detaljplan. Kalkyler angående intäkter och kostnader avser pris- och värdetidpunkt för december 2018. De detaljplaner som har vunnit laga kraft ingår inte i den ekonomiska bedömningen. Kalkylen bygger även på antagandet att kommunen får förvärva utbyggnadsområdena nr 4 och 6 från staten. Kommunen har skickat en förfrågan om att få förvärva områdena men man har hittills inte fått något slutgiltigt svar.

Allmän plats inom detaljplan

När nya detaljplaner tas fram för utbyggnadsområdena finns möjligheter för kommunen att ta ut gatukostnader för allmän plats (gata, park och natur etcetera) med kommunalt huvudmannaskap. Gatukostnaden ska ersätta kommunen för kostnader för ny- och/eller ombyggnation av allmän plats inom detaljplaneområdet som är nödvändig för detaljplanens genomförande.

Kraftledningar

Det finns två kraftledningar, som berör utbyggnadsområdena nr 9 och 10, som är belägna i nord-sydlig riktning. Den ena ägs av Vattenfall AB och den andra ägs av Kungälv Energi AB. För att kunna exploatera fullt ut krävs sannolikt att båda kraftledningarna grävs ned inom utbyggnadsområdena nr 9 och 10. Kostnaden för att gräva ner Vattenfalls kraftledning bedöms, enligt uppgift från Vattenfall, till cirka 25-30 miljoner kronor. Det är rimligt att anta att nedgrävning av Kungälv Energis kraftledning kostar ungefär lika mycket. I det fall ledningarna samförläggs bör kostnaden bli lägre. Intäkterna bedöms dock vara större än kostnaderna i kalkylen för ovan nämnda utbyggnadsområden trots kraftledningskostnaden. Inför exploatering av utbyggnadsområdena kommer kommunen kontakta ledningsägarna och komma överens om hur stor del av kostnaden som kommunen respektive ledningsägarna ska stå för. En annan mindre kostsam lösning kan vara att kraftledningarna flyttas en bit österut så att de större delarna av utbyggnadsområdena kan byggas ut.

Parkeringsdäck

Tre parkeringsdäck planeras i tre plan vardera för pendel-, verksamhets- och boendeparkering. Totalt antal parkeringsplatser beräknas bli cirka 720 platser varav cirka 60 procent (430 platser) planeras nyttjas till verksamhets- och boendeparkering och cirka 40 procent (290 platser) planeras nyttjas till pendelparkering. Kostnaden för verksamhets- och boendeparkering planeras finansieras med hjälp av parkeringsfriköp för utbyggnadsområde nr 1 och eventuellt några utbyggnadsområden till. Kommunen har som mål att minst 50 procent av finansieringen för parkeringsdäcken ska komma från parkeringsfriköp. Kostnaden för ett parkeringsfriköp för en parkeringsplats är idag 250 000 kronor. I det fall en exploatör planerar att bygga hyresrätter och lösa parkeringsbehovet genom parkeringsfriköp, på kommunens mark, kan det bli svårt för exploatören att få sin kalkyl att gå ihop då kostnaden för parkeringsfriköp blir allt för hög. Den totala kostnaden för tre parkeringsdäck (för pendel-, verksamhets- och boendeparkering) beräknas till cirka 180 miljoner kronor. Då cirka 60 procent av kostnaden planeras finansieras med parkeringsfriköp räknas cirka 110 miljoner inte med i kalkylen då exploatörers kostnad för parkering inte medtages. Kostnaden för pendelparkering finns under rubriken ”FÖLJDINVESTERINGAR” nedan.

FÖLJDINVESTERINGAR

Planerade exploateringar medför behov av investeringar i gator, gång-och cykelbanor, kollektivtrafik och pendelparkeringar som är planerade utanför tänkta detaljplaner. Exploateringarna medför även behov av investeringar i förskolor, skolor, vård- och omsorgsboenden (äldreboenden) och bostäder med särskild service (LSS). Exploateringsnettot för kommunens del (kommunen planerar att äga cirka 65 procent av utbyggnadsområdena) bedöms till cirka 350 miljoner kronor. Den totala kostnaden för kommunala följdinvesteringar som krävs för genomförandet av FÖPen bedöms till cirka 710 miljoner kronor. Stadsbyggnadsnettot (kommunens exploateringsnetto – kommunens följdinvesteringar) resulterar därmed i en förlust på cirka 360 miljoner kronor. Förlusten bör finansieras med hjälp av skattemedel. I det fall kommunen inte får förvärva statens mark (område nr 4 och 6) innebär det att kommunens stadsbyggnadsnetto bedöms till cirka 450 miljoner kronor i förlust.

Gator

Inom FÖPen föreslås det utbyggnader av gator utanför planerade detaljplaner, vilka bör finansieras med hjälp av skattemedel, exploateringsbidrag, exploateringsintäkter, medfinansieringsavtal. En översiktlig kostnadsbedömning visar att den totala kostnaden för de gator som byggs om hamnar på cirka 23 miljoner kronor.

Gång- och cykelbanor

I Ytterby är gång- och cykelbanorna i behov av nya och ombyggda vägsträckor utanför planerade detaljplaner. Vid förtätning av bostäder, kontor, handel och service minskar behovet av transporter med bil och underlättar för transporter till fots eller med cykel. Kostnaden för utbyggnader av gång- och cykelbanor bör finansieras med hjälp av skattemedel, exploateringsbidrag, exploateringsintäkter och eventuellt bidrag från staten. Utbyggnadskostnad för gång- och cykelbanor har översiktligt bedömts till cirka 40 miljoner kronor.

Kollektivtrafik

För att kollektivtrafiken ska öka och byggas ut krävs det att fler åker kollektivt. FÖPen föreslår en förtätning av bebyggelsen vilket medför att kollektivtrafiken får ett bättre underlag och därmed förutsättningar att expandera.

Den befintliga busstationen planeras att flyttas cirka 50 meter söderut. Kostnaden för flytten beräknas till cirka 800 000 kronor och bör finansieras med skattemedel, exploateringsintäkter och eventuellt bidrag från staten.

En kollektivtrafiksträcka planeras väster om järnvägen och en på Marstrandsvägen. Två nya busshållplatslägen planeras på Marstrandsvägen. Kostnaderna bedöms till cirka 20 miljoner kronor och bör finansieras med skattemedel, exploateringsbidrag, exploateringsintäkter, medfinansieringsavtal och eventuellt bidrag från staten.

Den totala kostnaden för ovan föreslagna kollektivtrafikåtgärder beräknas till cirka 21 miljoner kronor.

Pendelparkering

Tre parkeringsdäck planeras i tre plan vardera för pendel-, verksamhets- och boendeparkering. Pendelparkeringarna planeras att lokaliseras i parkeringsdäcken och antal pendelparkeringsplatser beräknas bli cirka 290 platser. Idag finns ett parkeringsområde med cirka 200 pendelparkeringar, dessa planeras att ersättas med bostäder. Kostnaden för att pendelparkeringarna beräknas till cirka 70 miljoner kronor och bör finansieras med skattemedel eventuellt intäkter för parkeringsavgifter och eventuellt bidrag från staten.

Fritid och rekreation

Kommunen har inte i tillräcklig omfattning utrett vad som föreslås i form av nya anläggningar för fritid och rekreation därmed ingår inte dessa framtida anläggningar i den ekonomiska bedömningen. Vid framtida planering av nya anläggningar bör kommunen beakta vem som ska förvalta, hur stor kostnaden är och om det finns möjlighet att söka bidrag. Kommunen står för finansieringen alternativt med ekonomisk hjälp från företag och föreningar.

Förskolor

Kommande exploateringar innebär att nya förskolor behöver byggas kopplat till nya större bostadsområden. Förskolor kan med fördel placeras nära skolor för ett visst samutnyttjande. Kostnaden för nya förskolor bedöms till cirka 110 miljoner kronor.

Skolor

Den planerade ökningen av invånare innebär krav på ombyggnad/nybyggnad av skollokaler. Ökningen av antalet invånare bedöms generera ett kapacitetsbehov motsvarande en ny skola i Ytterby. I första hand kan förtätning/ombyggnad av Ytterbyskolan/Kastellegårdsskolan prövas genom påbyggnad från 2-4 våningar. Den ideala omfattningen på en skola bedöms vara 500 elever. Den nybyggda Sparråsskolan inrymmer en förskola men dess lokaler kan på sikt bytas mot skola, när ny förskola byggs. Kostnaden för skolskjuts bedöms vara försumbar då utbyggnaden planeras att lokaliseras i centrala Ytterby. Kostnaden för ny/ombyggnation av skola/skolor bedöms till cirka 230 miljoner kronor.

Vård- och omsorgslägenheter

I kommunen finns ett behov av fler vård- och omsorgslägenheter. Äldreomsorgen har hela kommunen som upptagningsområde och är inte bunden till att bygga ut i Ytterby. Däremot behöver de finnas ytor som kan avsättas för den typen av verksamhet i framtiden. För äldreomsorgen är marknadens förmåga att leverera trygghetsboende/seniorlägenheter viktigt. Med tillgänglighetsanpassat boende och hemtjänst kan man bo hemma längre och behöver inte en biståndsbedömd äldreomsorgsplats lika tidigt. I Ytterby ligger Ytterbyhemmet med äldreomsorg. Ytterbyhemmet byggdes ut med 12 lägenheter år 2018. Äldreomsorgens behov av nya vård- och omsorgslägenheter i Ytterby är därmed svårt att bedöma. I det fall kommunen bygger nya vård- och omsorgslägenheter i Ytterby bedöms kostnaden till cirka 180 miljoner kronor.

Bostäder med särskild service (LSS)

Behovet av gruppboende enligt LSS för intellektuellt funktionsnedsatta har under flera år varit större än tillgången. I tidigare investerings- och lokalresursplaner anges att kommunen har ett fortlöpande behov att få fram bostäder för personer som behöver särskilt stöd. Kön till sådana bostäder är idag relativt lång i förhållande till de planerade leveranserna av nya bostäder. Kostnaden för ny-/ombyggnation av bostäder med särskild service bedöms till cirka 40 miljoner kronor.

ÖVRIG INFRASTRUKTUR

Bohusbanan

Trafikverket ska utreda om utbyggnad av Bohusbanan mellan Göteborg och Stenungsund ska komma med i den kommande nationella infrastrukturplanen. Bohusbanan planeras byggas ut med dubbelspår alternativt partiellt dubbelspår. Kostnaden för dubbelspår alternativt partiellt dubbelspår mellan Göteborg och Stenungsund är oklar då det är ett tidigt skede. Investeringsmedel finns tillgängligt i den nationella planen. En utbyggnad av Bohusbanan kommer sannolikt även att innebära att stationsområdet behöver omvandlas med ett nytt resecentrum, det är dock oklart i vilken omfattning.

VA-systemet

Det bedöms möjligt att VA-ansluta föreslagen exploatering inom FÖP-området. För att ansluta vissa delar av föreslagen exploatering inom FÖP-området kommer det sannolikt att krävas investeringar för att öka kapacitet på vissa delar av befintligt VA-system (inklusive dagvatten). Tillkommande bebyggelse kommer att införlivas i kommunalt verksamhetsområde för vatten och spillvatten och där det finns behov även verksamhetsområde för dagvatten.

Exploatering inom FÖP-området kommer att kräva investeringar för VA-kollektivet. Nödvändig utveckling och utbyggnad av VA-systemet kommer succesivt att hanteras genom kommunens investeringsbudget. Intäkter till VA-kollektivet uppkommer i samband med att fastigheter ansluts till VA-systemet. VA-huvudmannen kommer efter att förbindelsepunkter för vattentjänster upprättats och meddelats, att debitera berörda fastighetsägare anläggningsavgifter enligt då gällande VA-taxa. VA-huvudmannen kommer även att debitera anslutna fastigheter bruksavgifter enligt vid varje tidpunkt gällande VA-taxa.

Byggnation av nya delar av VA-systemet bidrar till kommunens samlade skulder eftersom utbyggnaden kortsiktigt finansieras genom kommunens lånade medel. Skulderna betalas av genom intäkter som kommer från det samlade VA-kollektivet. Efter FÖPen behöver det tas fram förslag på systemlösning för VA inom FÖP-området och kostnaderna för VA-investeringarna kan läggas in i budget. Intäkter och kostnader för utveckling och utbyggnad av VA-systemet är kopplade till VA-kollektivet varför dessa inte ingår i den ekonomiska kalkylen.

MARKNADSANALYS – KUNGÄLVS KOMMUN

Kungälv kommun är attraktiv och en del i Göteborgsregionens växande utveckling. Kommunens invånare pendlar smidigt till Göteborg samtidigt som det i kommunen finns ett varierat utbud av aktiviteter. Kommunen är även attraktiv för företag att etablera sig i.

Befolkningsutveckling Kungälv kommun

	år 2006	år 2017	
antal invånare	38 899	44 100	ökning med 13 procent

Befolkningsprognos Kungälv kommun

	år 2017	år 2022	
antal invånare	44 100	50 900	ökning med 15 procent

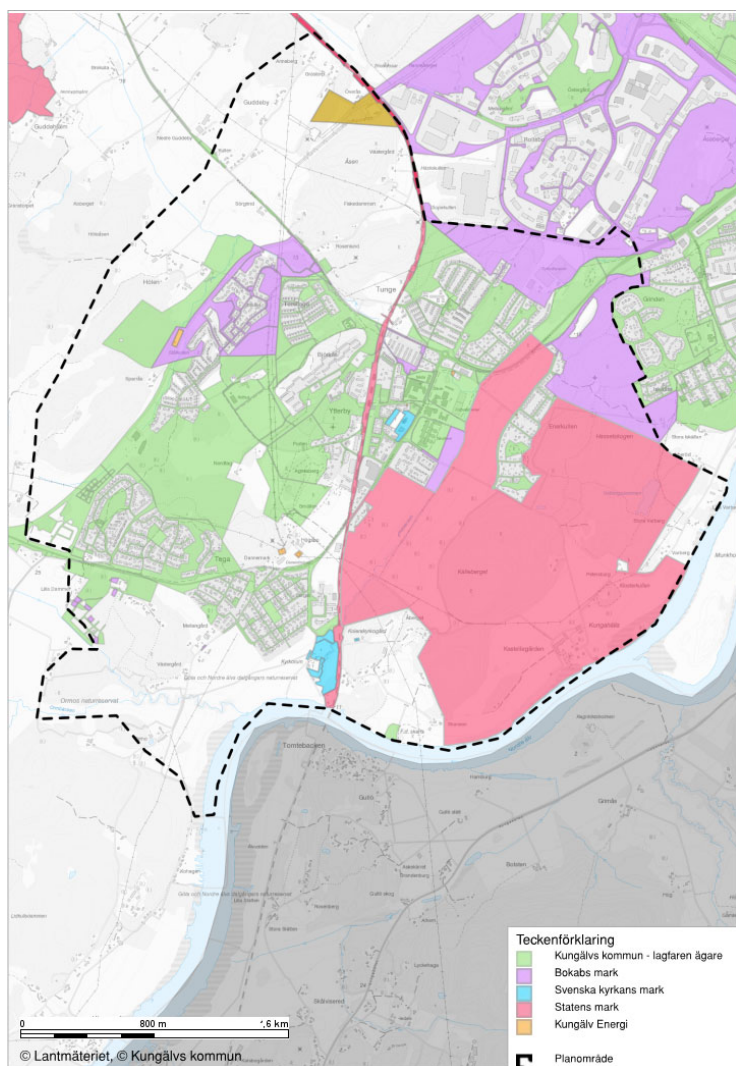
Befolkningsprognosen bedömer att den genomsnittliga folkökningen kommer att vara cirka 1 400 personer per år vilket är en hög ökningstakt.

Källa: Marknadsanalys – Kungälv, PWC 2017

Medelpriset för småhus i Kungälv mellan 2007-2017 har ökat med 72 procent, enligt SCB, vilket indikerar en hög efterfrågan på fastigheter. Därmed bedöms genomförbarheten vara god då det finns en stor efterfrågan på fastigheter för exploatering. För att upprätthålla en fortsatt hög efterfrågan på fastigheter är det viktigt att kommunen planerar för att bygga ut FÖPen i ej för stora etapper. Kommunen bör även planera för när respektive utbyggnadsområde ska exploateras då exploateringen ger följd effekter gällande utbyggnad av gator, gång- och cykelbanor, vatten och avlopp med mera.

GENOMFÖRANDE

Utbyggnadsområdena planeras ägas till cirka 65 procent av kommunen och 35 procent av övriga markägare. En osäkerhetsfaktor föreligger vad gäller genomförande av bebyggelse i utbyggnadsområden som ägs av staten och övriga. Dessa markägare kan vara negativt inställda till att bebygga utbyggnadsområdena vilket därmed medför att Ytterby inte växer som planerat i invånarantal och i antal bostäder. Områden som ägs av staten och övriga kan i vissa fall komma att förvärfvas av kommunen i ett tidigt skede, innan detaljplan påbörjas.



Förekomsten av fornlämningar och föroreningar och andra liknande kostsamma faktorer på utvecklingsområdena är inte behandlat i FÖPen utan det får behandlas i samband med att detaljplan påbörjas. I det fall man påträffar kostsamma faktorer finns det en risk att kostnaderna är för höga för att det ska vara lönsamt att genomföra exploateringen.

Kommunen kommer att, i respektive fall, teckna exploateringsavtal med byggherrar på mark som ägs av övriga för att fastställa förutsättningarna och intentionerna med byggnationen och detaljplanen.

Det negativa stadsbyggnadsnettot kan till viss del minskas genom att följdinvesteringar för kommunala lokaler istället överläts till privata aktörer. I det fall kommunen låter en privat aktör uppföra en lokal som kommunen hyr in sig i finns risk att det blir kostsammare för kommunen på lång sikt. Det är viktigt att kommunen gör en grundlig ekonomisk bedömning innan man tar ett sådant beslut.

Kommunala följdinvesteringar gällande

infrastrukturkostnader kan minska genom att exploatörer är med och medfinansierar den del av kostnaden som exploatören bedöms orsaka genom sin byggnation. Kommunen har även möjlighet att söka statliga bidrag för infrastrukturåtgärder, läs mer under rubriken "FÖLJDINVESTERINGAR". Kommunen har möjlighet att ansöka om 50 procent finansiering.

Bohusbanans eventuella utbyggnad är en viktig faktor som, om den genomförs, kommer att öka värdet på fastigheter generellt då pendlingen kommer att gå snabbare med fler avgångar. Då det råder en stor osäkerhet huruvida Bohusbanan kommer att byggas ut tas inte utbyggnaden med i den ekonomiska bedömningen. En utebliven utbyggnad kan medföra att Ytterby inte utvecklas som FÖPen föreslår då det finns risk för att efterfrågan på bostäder, kontor, handel och service är för låg.

Inom FÖPen har huvuddelen av de befintliga detaljplanerna kommunalt huvudmannaskap för allmän plats, de övriga detaljplanerna har enskilt huvudmannaskap. Kommunens uppfattning är att de nya utbyggnadsområdena ska, till huvuddelen, ha kommunalt huvudmannaskap. Det kan finnas några utbyggnadsområden där, enligt nuvarande lagstiftning, särskilda skäl finns för enskilt huvudmannaskap. Vid kommunalt huvudmannaskap ansvarar kommunen för utbyggnad, drift och underhåll av allmän plats inom detaljplaneområdet. Vid enskilt huvudmannaskap ansvarar fastighetsägarna gemensamt för utbyggnad, drift och underhåll av allmän plats inom detaljplaneområdet. En ny detaljplan med kommunalt huvudmannaskap för allmän plats ger kommunen möjligheten att ta ut gatukostnader för de fastigheter som har nytta av anläggningarna och som ligger inom detaljplanens område.

NOLLALTERNATIV

Nollalternativet handlar om vad som är planerat i det fall FÖPen inte skulle gälla. I kommunens översiktsplan från 2010 finns utbyggnadsområden för nya bostäder väster om Sparrås och i Ytterby centrum finns ett utbyggnadsområde för centrumbebyggelse. Dessa områden medför en exploatering som inte är lika omfattande som FÖPen och som dessutom inte medför en lika stor förtätning av byggbyggsen. Ytterbys attraktivitet minskar om det inte finns tillräckligt med planerade utbyggnadsområden både på kort och lång sikt. Långa avstånd mellan bostad, skola, arbetsplats och rekreation ger ökade kostnader för infrastruktur. Färre antal invånare medför sämre kollektivtrafik vilket kan medföra att centrumområdet bli mindre attraktivt att bo i, det medför även sannolikt försvagade kommunala skatteintäkter och ökade kostnader för kommunal service. Brist på planlagd mark för kontor och handel gör det svårare för näringslivet att etablera sig.