



**KUNGÄLVS
KOMMUN**



EKONOMISK KONSEKVENSANALYS AV FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLAN ÖVER KODE

2022-08-31

Uppdragsledare: Ann-Sofie Sjögren 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 Kode finns det möjlighet 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 Kode är en självklar del av Storgöteborg med god kollektivtrafik och pendlingsavstånd till grannkommunerna. För att lyckas med detta krävs stora investeringar som på sikt resulterar i goda ekonomiska effekter för Kode. Cirka 1000 nya bostäder föreslås vilket beräknas ge cirka 2 400 nya invånare. 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 detalplaner planeras görs en mer detaljerad ekonomisk bedömning av intäkter och kostnader.

FÖPen innehåller åtta föreslagna utbyggnadsområden. Inom 500–1000 metersradien från tågstationen föreslås det en högre och tätare bebyggelse som innefattar bostäder i form av lägenheter men även verksamheter, handel och service. Utanför 500 metersradien föreslås det bostäder i form av flerbostadshus 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 flerbostadshus skapas generellt en flyttkedja där en del äldre invånare flyttar till flerbostadshus från sina villor. Detta medför ofta att villan blir tillgänglig för yngre invånare, oftast med barn, vilket skapar ett effektivt utnyttjande av bostäder. Nya flerbostadshus, nya verksamheter, 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 900 miljoner kronor. Kostnaden (exempelvis utbyggd infrastruktur och parkområden) inom utbyggnadsområdena bedöms grovt hamna på cirka 250 miljoner kronor. Alla utbyggnadsområden bedöms genomförbara då de beräknas ha högre intäkter än kostnader. Exploateringsnettot för utbyggnadsområdena beräknas till cirka 630 miljoner kronor. Exploateringsnettot för kommunens del (kommunen planerar att äga cirka 20 procent av utbyggnadsområdena) bedöms till cirka 125 miljoner kronor. Den totala kostnaden för kommunala följdinvesteringar som krävs för genomförandet av FÖPen bedöms till cirka 400 miljoner kronor. Stadsbyggnadsnettot (kommunens exploateringsnetto – kommunens följdinvesteringar) resulterar därmed i en förlust på cirka 300 miljoner kronor. Förlusten bör finansieras med hjälp av skattemedel.

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 verksamheter, 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, 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.

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.

Kraftledning

Det finns en kraftledning, som berör utbyggnadsområde E (Bräcke och Ö.Guntorp), som är belägna i öst-västlig riktning. Det finns även två kraftledningar som berör utbyggnadsområdena A och B (Långeland) och är belägna i sydväst-nordostlig riktning. Ledningarna ägs av Kungälv Energi AB. För att kunna exploatera fullt ut krävs sannolikt att samtliga kraftledningarna grävs ned inom utbyggnadsområdena nr A, B och E. Kostnaden för att gräva ner kraftledningarna bedöms, enligt uppgift från Kungälv Energi, till cirka 25 - 30 miljoner kronor. 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 så att tänkta utbyggnadsområde kan byggas ut.

FÖLJDINVESTERINGAR

Planerade exploatering medför behov av investeringar i gator, gång-och cykelbanor, och kollektivtrafik 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 äger idag cirka 20 procent av utbyggnadsområdena) bedöms till cirka 130 miljoner kronor. Den totala kostnaden för kommunala följdinvesteringar (t.ex. skolor, vägar, GC-banor m.m.) som krävs för genomförandet av FÖPen bedöms till cirka 400 miljoner kronor. Stadsbyggnadsnettot (kommunens exploateringsnetto – kommunens följdinvesteringar) resulterar därmed i en förlust på cirka 300 miljoner kronor. Förlusten bör finansieras med hjälp av skattemedel.

Gång- och cykelbanor

Inom FÖPen föreslås det utbyggnader av gång- och cykelbanor utanför planerade detaljplaner, vilka bör finansieras med hjälp av skattemedel, exploateringsbidrag, exploateringsintäkter, medfinansieringsavtal. En översiktlig kostnadsbedömning visar att den totala kostnaden för de gång- och cykelbanor som byggs om hamnar på cirka 50 miljoner kronor.

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 70 miljoner kronor.

Planskildhet

Inom FÖPen föreslås en ny koppling över järnvägen. Järnvägen föreslås att överbyggas med gata och gc-väg, vilka bör finansieras med hjälp av skattemedel, exploateringsbidrag, exploateringsintäkter, medfinansieringsavtal. En översiktlig kostnadsbedömning visar att den totala kostnaden för föreslagna åtgärder hamnar på cirka 100 miljoner kronor.

Kollektivtrafik

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

Den befintliga busstationen planeras att byggas ut 2023 och kommer därför inte att tas med i kalkylen för FÖPen.

Det planeras för fler kollektivtrafikåtgärder exempelvis hållplatser och kopplingar till och från hållplats i Kode. Kostnaderna bedöms till cirka 20 miljoner kronor och bör finansieras med skattemedel, exploateringsbidrag, exploateringsintäkter, medfinansieringsavtal och eventuellt bidrag från staten.

Pendelparkering

Det planeras inte för fler parkeringsplatser men det kan komma att behöva stuvor om bland befintliga parkeringar i samband med att befintlig pendelparkering vid brandstationen tas i anspråk. Kostnaden för att omlokalisera pendelparkeringarna beräknas till cirka 4 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 inom FÖP-området innebär att nya förskolor behöver byggas kopplat till nya större bostadsområden. Förskolor kan med fördel placeras nära skolor för visst samutnyttjande av bl.a. lokaler. Kostnaden för nya förskolor bedöms till cirka 60 miljoner kronor.

Skolor

Den planerande ökningen av invånare enligt FÖP Kode innebär krav på ombyggnad/nybyggnad av skollokaler. Ökningen av antalet invånare bedöms generera ett kapacitetsbehov motsvarande en ny skola i Kode. Det har redan påbörjats ett planarbete för ny skola i Kode som bedöms täcka behovet. Den ökade kostnaden för skolskjuts bedöms vara försumbar då utbyggnaden planeras att lokaliseras i centrala Kode. Då planarbetet för ny skola i Kode redan påbörjats kommer kostnader för skola inte att räknas med i FÖPen.

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 Kode. 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 Kode ligger Solberg äldreboende. Äldreboendet kommer att byggas ut med 22 nya lägenheter 2023 - 2024. I det fall kommunen bygger nya vård- och omsorgslägenheter i Kode bedöms kostnaden till cirka 96 miljoner kronor.

Bostäder med särskild service (BMSS)

Behovet av gruppboendestäder enligt BMSS för personer med intellektuella eller psykiska funktionsnedsättningar 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 20 miljoner kronor.

ÖVRIG INFRASTRUKTUR

Bohusbanan

Fem kommuner (KUSTO kommuner) i Bohusstråket, har arbetat för att Södra Bohusbanan ska in i nationell transportinfrastrukturplan 2022–2032, men den finns inte med i nuläget. Planen är att Bohusbanan ska 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 bör finnas tillgängliga i nationella plan. En utbyggnad av Bohusbanan kommer sannolikt även att innebära att stationsområdet behöver integreras med busstationen och ny planskildhet för kollektivtrafikresenärer.

Skagerrakbanan

Kungälv kommun ingår i ett konsortium som arbetar för ett genomförande av en höghastighetsbana mellan Göteborg och Oslo. Utifrån nuvarande utredningsmaterial föreslås tåget att passera Kode på östra sidan motorvägen. Detta kan komma att innebära inskränkning av markanvändningen för verksamhetsområdet eller befintliga bostäder.

VA-systemet

Det bedöms möjligt att VA-ansluta föreslagen exploatering inom FÖP-området till kommunalt VA. 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 2000	År 2021	
Antal invånare	37 191	48 457	Ökning med 30 procent

Befolkningsprognos Kungälv kommun år 2021 år 2030

	År 2021	År 2030	
Antal invånare	48 457	58 411	Ökning med 20 procent

Befolkningsprognosen bedömer att den genomsnittliga folkökningen kommer att vara cirka 1 100 personer per år vilket är en hög ökningstakt.

Källa: Statisticon – Kungälv, 2021

Medelpriset för småhus i Kungälv mellan 2011–2021 har ökat med 88 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 20 procent av kommunen och 80 procent av övriga markägare. En osäkerhetsfaktor föreligger vad gäller genomförande av bebyggelse i utbyggnadsområden som inte ägs av kommunen. Dessa markägare kan vara negativt inställda till att bebygga utbyggnadsområdena vilket därmed medför att Kode inte växer som planerat i invånarantal och i antal bostäder. Områden som inte ägs av kommunen kan i vissa fall komma att förvärfvas av kommunen i ett tidigt skede, innan detaljplan påbörjas.

Förekomsten av fornlämningar och föreningar 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 Kode 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 föreslås Kode i första hand att växa genom förtätning och ny bebyggelse i direkt anslutning till den befintliga. Inriktningen för framtida bostadsbyggande i Kode bör vara ett blandat utbud vad gäller upplåtelseformer och bostadstyper i varje område. Ett stärkt centrumområde på ömse sidor av stationen är av stor betydelse för Kodes framtida utveckling. Genom att stärka serviceorten med bebyggelse kan befolkningsunderlaget öka och bidra till en utveckling av service och kollektivtrafik. Innan en ny planskild korsning finns i Kode är någon ny exploatering inte möjlig i tätorten. Kodes attraktivitet kan minska om det inte finns tillräckligt med planerade utbyggnadsområden både på kort och lång sikt. Färre antal invånare medför sämre kollektivtrafik vilket kan medföra att serviceorten bli mindre attraktiv att bo i, det medför även sannolikt försvagade kommunala skatteintäkter och ökade kostnader för kommunal service. Brist på planlagd mark för verksamheter, kontor och handel gör det svårare för näringslivet att etablera sig.