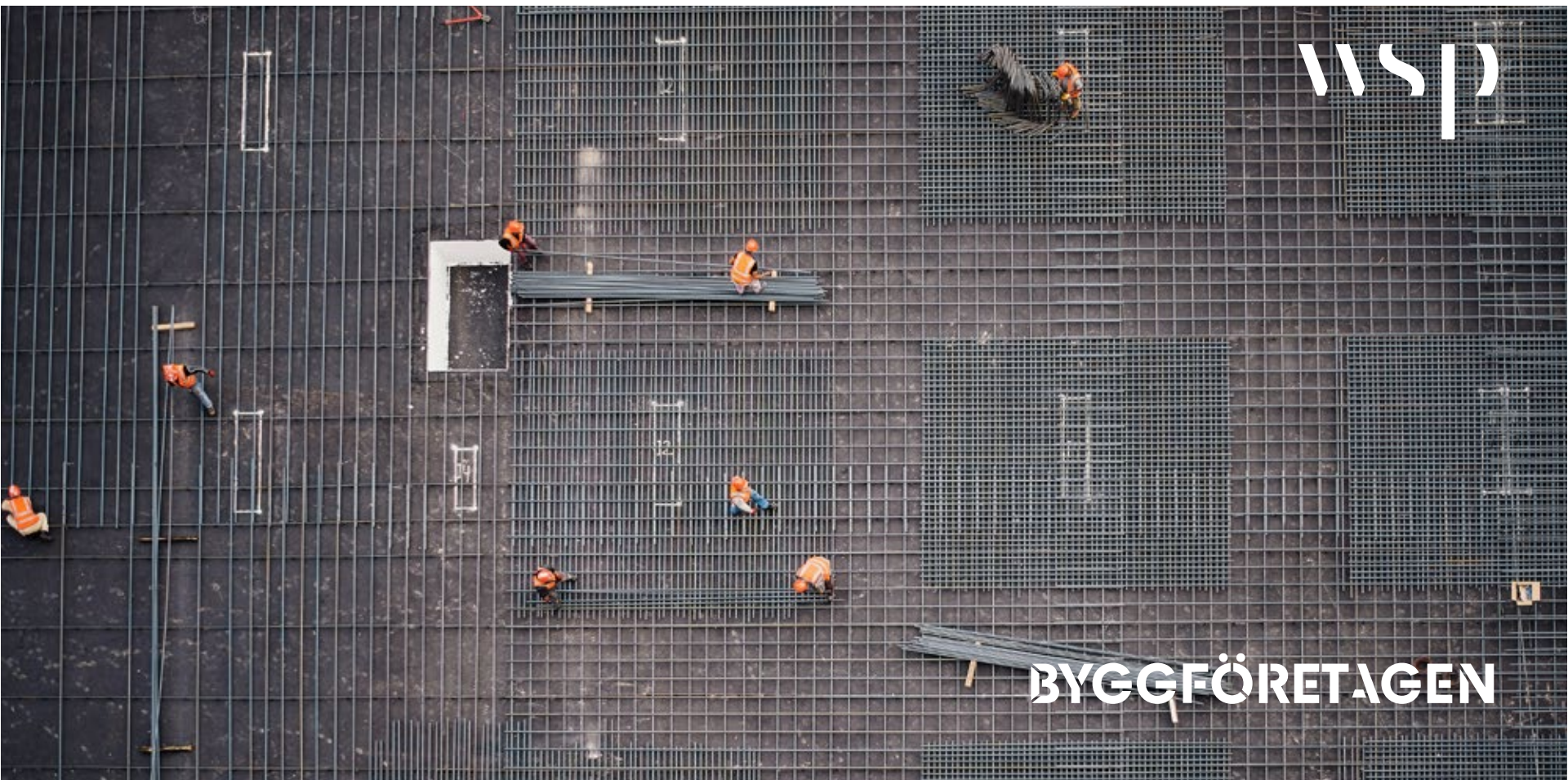


Hur kan infrastruktur- investeringar frigöra mark för bostadsbyggande?



wsp

BYGGFÖRETAGEN

I februari 2020 bytte Sveriges Byggindustrier namn till Byggföretagen för att ge en tydligare bild över bredden hos våra medlemsföretag.

Denna publikation togs fram före namnbytet och innehåller referenser till vårt tidigare namn.

Åsikterna som förs fram och slutsatserna som dras delas av Byggföretagen.

**Byggföretagen –
Vi bygger Sverige hållbart.**

© Byggföretagen 2020

BYGGFÖRETAGEN

FÖRORD

Infrastrukturinvesteringar kan, utöver att förbättra tillgängligheten, också påverka bostadsbyggandet genom att frigöra attraktiv mark.

Denna rapport inleds med en inventering av redan genomförda eller planerade projekt som på olika sätt frigör mark. Projekten beskrivs översiktligt med avseende på funktion, syfte och frigjord potential för bebyggelseutveckling.

Att frigöra mark för bostäder och annan bebyggelse kan tillföra betydande samhällsekonomiska nyttor till ett infrastrukturprojekt. I rapporten analyseras denna viktiga aspekt utifrån två fallstudier; Södra länken i Stockholm och Hamnbanan i Göteborg. För vart och ett av dessa projekt upprättas en samhällsekonomisk exploateringskalkyl som visar vilka mervärden som kan uppkomma när en infrastrukturinvestering frigör attraktiv mark som tidigare inte kunde bebyggas.

Rapporten är författad av Anna Brunlöf och Ulrika Isberg, WSP *Analys & Strategi*.

Fredrik Bergström

Affärsområdeschef, WSP Analys & Strategi

Kontakt

E-post: tore.englen@wspgroup.se
Tel: 070-296 69 12

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER	3
INVENTERING AV INFRASTRUKTUR -PROJEKT SOM FRIGÖR MARK	4
SAMHÄLLSEKONOMISK EXPLOATERINGSKALKYL	8
KALKYL FÖR SÖDRA LÄNKEN	10
KALKYL FÖR HAMNBANAN	13
LITTERATUR	16

SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

Infrastrukturinvesteringar kan, utöver att förbättra tillgängligheten, också påverka bostadsbyggandet genom att frigöra attraktiv mark. Det kan exempelvis ske genom att en väg eller järnväg som tidigare gick i ytläge förläggs i en tunnel eller sänks ned. Motsvarande effekter kan också uppstå genom omdragningar eller att man bygger kringfartsleder som gör det möjligt att konvertera tidigare hårt trafikerade vägar till mer trivsamma stadsgator.

En inventering av planerade och genomförda svenska infrastrukturinvesteringar visar att det finns åtminstone åtta större projekt som på olika sätt frigör mark för bostadsbyggande. Projekten är starkt koncentrerade till storstadsregionerna, vilket kan förklaras av det i de flesta fall krävs höga mark- och fastighetsvärden för att till exempel överdäckningar och tunneldragningar ska vara ekonomiskt försvarbara.

Samhällsekonomiska kalkyler är ett viktigt beslutsunderlag inför investeringar i transportinfrastruktur. Vid exploatering av exempelvis nya bostadsområden uppkommer dock effekter som till viss del inte fångas upp av de samhällsekonomiska kalkyler som görs i dag. Ett exempel är exploateringseffekter på grund av frigjord mark, till exempel genom att en väg grävs ned i tunnel. Den typen av stadsutvecklingseffekter, i form av nyexploatering av bostäder och arbetsplatser, värderas alltså inte fullt ut i den kalkylmetodik som idag används av Trafikverket.

Även om exploateringseffekter inte finns med i kalkylerna, motiveras ofta investeringar i infrastruktur med att de ger möjlighet till just byggande bostäder och verksamhetslokaler.

Mot den bakgrunden har WSP har utvecklat en metod för att bedöma de tillkommande nyttor som uppstår om infrastrukturinvesteringar frigör exploaterbar mark. I rapporten används denna metod för beräkna den samhällsekonomiska exploateringsnyttan av två konkreta projekt; Södra Länken i Stockholm och Hamnbanan i Göteborg.

För Södra länken bedöms exploateringsnyttan uppgå till mellan 2.1 och 3.3 miljarder kr. Detta kan relateras till totala investeringskostnaden för Södra länken som var cirka 8 miljarder kr (2002 års priser). Kalkylen avser dock enbart de exploateringsnyttor som uppstår kring Årstafältet. Södra Länken har dock även skapat stora exploateringseffekter i andra områden, inte minst i Hammarby Sjöstad.

För Hamnbanan i Göteborg bedöms exploateringseffekterna ge ett ännu kraftigare bidrag till projektets samlade samhällsekonomiska nytta. Värdet på den frigjorda marken beräknas till mellan 1.3 och 1.7 miljarder kr, vilket kan jämföras med projektets totala beräknade investeringskostnad på omkring 2 miljarder kr.

INVENTERING AV INFRASTRUKTURPROJEKT SOM FRIGÖR MARK

Region Stockholm

Norra länken

Norra länken är namnet på en ny vägförbindelse mellan Karlberg och Värtahamnen i Stockholm. Större delen av länken kommer att vara belägen i en tre kilometer lång tunnel. Investeringen frigör mark i anslutning till Norra stationsområdet i nordöstra delen av Stockholms innerstad. Norra länken skapar förutsättningar framväxten av en helt ny stadsdel, Hagastaden, som även kommer att sträcka sig in i Solna kommun. Hagastaden kommer att bli en tät och variationsrik stadsdel med en blandning av bostäder, handel, kontor, hotell, parkområden, ett nytt universitetssjukhus och forskningsanläggningar.

Enligt detaljplan är hela Norra stationsområdet cirka 30 ha och förväntas kunna rymma cirka 3100 bostäder i sin helhet. Lokalarea inklusive hotellbyggnader, uppskattas att bli omkring 300 000 kvm.

Mälarbanan, inklusive tunnel under Sundbyberg

Mälarbanan kallas den järnväg som går norr om Mälaren från Stockholm i öster via Västerås till Örebro i väster. I nuläget är vissa delar av banan fullt utnyttjad under högrafik, vilket kraftigt hämmar en fortsatt utveckling av både nationell trafik, regiontågstrafik och SL:s pendeltågstrafik.

Det ansträngda kapacitetsläget tillsammans med en förväntat mycket stark framtida befolkningsutveckling i Stockholm-Mälarregionen har lett fram till ett beslut om utbyggnad från två till fyra spår på de delar av Mälarbanan som ligger närmast Stockholms C. Den första etappen av denna utbyggnad,

Barkaby-Kalhäll, har redan byggstartats. Den återstående delen, Tomtebodabarkarby, är inte påbörjad men finns med i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet.

Denna andra del innebär banan ska grävas ner genom Sundbyberg. Nergrävningen innebär en stor förändring av stadsbilden i Sundbyberg: en stor barriäreffekt försvinner i Sundbyberg, tillgängligheten förbättras, bullret minskar och exploaterbar mark frigörs.

Tack vare att nergrävningen ger upphov till stora markvärden har det träffats en överenskommelse som innebär att Sundbybergs stad bidrar med 800 miljoner kr till finansieringen. I avtalet ingår också att Sundbybergs stad förvärvar ett markområde över de nergrävda spåren som totalt omfattar 40 000 kvm.

På den mark som Sundbybergs stad förvärvat finns stora möjligheter till utveckling av stadskärnan. Direkt ovanpå tunneln tillåter dock inte konstruktionens bärighet att det uppförs större byggnader, men däremot ges möjlighet till anläggning av parker och torgytor samt uppförande av vissa mindre byggnader. Men, alldeles intill det nuvarande spårområdet frigörs idag obebyggd mark som kommer att kunna användas för såväl bostads- som kontorsfastigheter. Vilken volym bostads- och lokalyta som slutligen kommer att kunna byggas på den frigjorda marken finns det dock i dagsläget inga uppgifter om.

INVENTERING AV INFRASTRUKTURPROJEKT SOM FRIGÖR MARK

Stockholm

Södra länken

Under tidigt 1990-tal utsågs en statlig förhandlingsman med uppdrag att förhandla fram ett brett och långsiktigt trafikpaket för Stockholm. Uppdraget gick till den dåvarande riksbankschefen Bengt Dennis. I september 1992 nåddes en slutöverenskommelse. I uppgörelsen, som kommit att kallas för Dennispaketet, ingick en ny ringled runt Stockholms innerstad som en grundbult. Utöver den befintliga Essingeleden bestod ringleden av de nya förbindelserna Norra länken, Österleden och Södra Länken.

Södra Länken är den enda delen av Dennispaketets ringled som idag står klar. Vägen öppnades dock för trafik först 2004, sex år senare än planerat. Södra Länken är Sveriges största vägtunnelbygge och det mest omfattande vägprojektet i Stockholmsregionen sedan Essingeleden byggdes på 1960-talet. Södra länken knyter samman Essingeleden, Huddingevägen, Nynäsvägen och Värmdöleden. Hela vägsystemet är ca 6 km och 4.5 km av dessa är belägna i tunnlar.

Totalkostnaden för bygget av Södra Länken var beräknad till 7,9 miljarder kronor (prisnivå december 2002) inklusive kostnader för att lösa in mark. Av kostnaden bidrog Stockholms stad med cirka 1,3 miljarder kronor.

Södra länken har påtagligt förbättras boendemiljön runt Globenområdet och Årsta samt skapat förutsättningar för den bebyggelseutveckling som skett i Hammarby sjöstad och Sickla. Innan Södra länken öppnade genomkorsades Årsta av en mycket hårt trafikerad väg i ytläge, den så kallade Årstälänken. När Årstälänken stängdes ned frigjordes ett mycket stort område i och omkring Årstafältet där det i framtiden kommer att byggas en helt ny stadsdel. Som vi återkommer till längre fram i rapporten så kommer detta att skapa betydande samhälls-ekonomiska exploateringsnyttor.



INVENTERING AV INFRASTRUKTURPROJEKT SOM FRIGÖR MARK

Södra Sverige

Västkustbanan, Södertunneln Helsingborg

Södertunneln i Helsingborg är en järnvägstunnel för Västkustbanan mellan Knutpunkten i norr och Helsingborgs godsbangård i söder, en sträcka på cirka två kilometer. Utbyggnaden är i hög grad ett stadsbyggnadsprojekt. Det primära syftet med tunneln är att, tillsammans med en ombyggnad av infartsleden söderifrån minska trafiksystemets barriäreffekt och därigenom möjliggöra central och stationsnära exploatering. Huvuddelen av effekterna bedöms med andra ord bestå av så kallade "nyttor för staden".

Södertunneln är ett nyckelprojekt för omvandlingen av centrala södra Helsingborg och är det största stadsförnyelseprojektet hittills i Helsingborg. Järnvägen genom Helsingborg har medfört ett vägnät som brer ut sig över området med broar över eller under järnvägen vilket gör att stora områden skärs av och har dålig tillgänglighet. Detta gamla hamn- och industriområde, stort som 120 fotbollsplaner, ska utvecklas och länkas ihop med centrala Helsingborg. Södra hamnen, Gåseback och Campus pekas ut som områden med stora utvecklingsmöjligheter. Dessa ligger i centrum av den Ortsstruktur runt lokala järnvägsstationer som byggts upp inom kommunen och angränsande kommuner i regionen.

På den mark som frigörs tack vare Södertunneln planeras det fram till år 2035 nya bostäder med plats 10 000 personer, butiker, mötesplatser, kontor och annan service.

Kust till kustbanan, Ombyggnad av Växjö bangård

Växjö bangård har idag två plattformsspår. Med dagens trafik är kapacitetssituationen på Växjö bangård godtagbar men enligt prognoserna förväntas antalet tåg att öka relativt kraftigt. Från kommunens sida har det länge funnits önskemål om att reducera bangårdens storlek och på så sätt frigöra stationsnära mark för andra ändamål. Den lösning som beslutats innefattar fyra plattformsspår och ett uppställningsspår i den västra änden av bangården. Nuvarande spår tas bort, planskilda plattformsförbindelser byggs och bangården saneras. Detta innebär att mark frigörs och kommunens önskemål uppfylls. Samtidigt tillskapas tillräcklig kapacitet för att möta framtida trafiktillväxt.

Kommunen har detaljplanerat ett område om ca 3,4 hektar i anslutning till bangården. Detaljplanen medger en tät stadsbebyggelse med varierad byggnadshöjd i kvartersform. Detaljplanen styr kvartersindelningen som dock ger möjlighet till en flexibel användning, till exempel centrumändamål med butiker, bostäder, hotell, kontor, m.m. Uppskattad exploatering inom planområdet (enligt detaljplan) är cirka 400 lägenheter omkring 12 000 kvm för kontor/verksamheter.

Det finns goda förutsättningar att skapa en bra mix av boende och arbetsplatser inom området med goda kommunikationer och parkeringsmöjligheter, både till pendlare med kollektiva transporter (tåg/buss) eller besökande till området/Växjö centrum.

INVENTERING AV INFRASTRUKTURPROJEKT SOM FRIGÖR MARK

Västsverige

Varberg, dubbelspår i tunnel

Järnvägen mellan Varberg station och Hamra är den sista enkelspåriga järnvägen på Västkustbanan norr om Hallandsås. Idag har sträckan en låg standard med en låg hastighet och stort underhållningsbehov. Järnvägen är idag en barriär genom Varberg och skapar bullerproblem. Den förslagna åtgärden är en utbyggnad av ett 5 kilometer nytt dubbelspår på sträckan Varberg station och Hamra, varav 3 kilometer i tunnel. Dessutom ingår ett nytt nedsänkt resecentrum i nära anslutning till den nuvarande stationen. Åtgärden syftar till att öka kapaciteten och hastigheten på sträckan. I och med att järnvägen grävs ner försvinner barriäreffekten och de tidigare problemen med buller. Detta möjliggör att ett modernt resecentrum med stationsnära boende kan skapas.

Det finns idag inga specifika uppgifter på hur stor mark som frigjorts eller hur många bostäder som planeras att byggas. Åtgärden skapar dock stora exploateringsmöjligheter i anslutning till det nya resecentrumet och den gamla banvallen.

Marieholmstunneln

Marieholmsförbindelsen i Göteborg syftar att förbättra transporterna över Göta älv. Projektet består av åtgärder i både väg- och järnvägsystemet.

På vägsidan består projektet av en ny tunnel under Göta älv. Åtgärden avser även en ny tunnel under Göta älv i Göteborg, samt en ny broförbindelse mellan E45 och E20. Tunneln kommer

bli cirka 500 meter lång. Detta leder till att en betydande barriär försvinner och att tillgängligheten ökar. Nyttor uppstår i och med att mark frigörs då en del av förbindelsen läggs i tunnel.

Hamnbanan

Ett av delprojekten i Marieholmsförbindelsen är Göteborgs hamnbana. Hamnbanan är en av Sveriges viktigaste järnvägs-länkar och har i uppgift att göra det möjligt för godstrafiken från hela Norden att nå Göteborgs hamn. Banan är nästan 10 km lång och enkelspårig. Idag har banan för låg standard för att klara av framtidens trafikbehov. För att klara av det ökade kapacitetsbehovet behövs banan byggas ut till dubbelspår på vissa delar. Detta innebär att fler tåg kan trafikera sträckan och att tung trafik förflyttas från lastbilar till järnvägen.

Genom att en stor del av järnvägen förläggs i tunnel leder det till en avsevärd förbättring för boendemiljön i området och att barriäreffekterna minskar. Göteborgs Stad planerar att använda marken som frigörs till bland annat att bygga nya bostäder i området. Beräknad byggstart för Hamnbanan är 2018.

Längre fram i rapporten görs en mer ingående analys av hur mycket mark som denna investering frigör och vilka potentiella exploateringsnyttor som detta ger upphov till.

SAMHÄLLSEKONOMISK EXPLOATERINGSKALKYL

Introduktion

Samhällsekonomiska kalkyler är ett viktigt beslutsunderlag inför investeringar i transportinfrastruktur. I Sverige görs kalkylerna enligt standardiserade metoder som förbättrats kontinuerligt alltsedan dåvarande Vägverket började använda dem under 70-talet. Vissa brister finns dock, och vissa effekter syns inte i kalkylerna. (Trafikverket, 2012).

Ett exempel på nyttor som inte fullt ut fångas upp i kalkylen är exploateringseffekter på grund av frigjord mark, till exempel genom att en väg grävs ned i tunnel. Även om dessa nyttor inte finns med i kalkylerna, motiveras ofta investeringar i infrastruktur med att de ger möjlighet till just bostäder och arbetsplatser. (Persson, S., Elisasson, J. och Lundberg, M., 2005)

Mot den bakgrunden har WSP utvecklat en metod för att uppskatta den tillkommande nytta som kommer av att exploaterbar mark frigörs. Trafikverket rekommenderar att denna metod används vid kompletterande känslighetsanalyser av samhällsekonomiska kalkyler.*

Två av de projekt som identifierades under inventeringen har valts för en mer ingående analys med hjälp av denna metod. De två projekten är Hamnbanan i Göteborg och Södra länken i Stockholm.

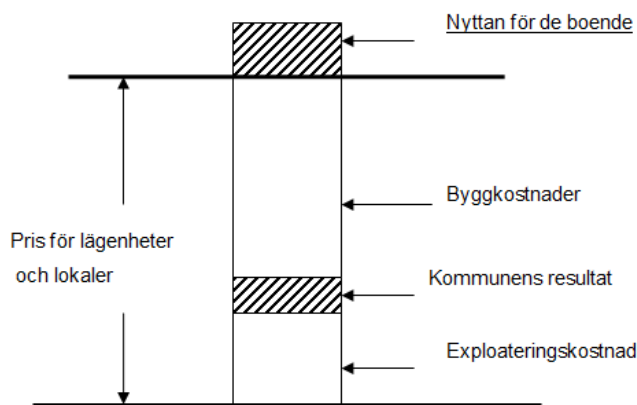
I de två kalkyler som presenteras nedan beräknas endast värdet av den frigjorda marken till följd av infrastrukturinvesteringen. Till den totala samhällekonomiska nyttan hör även restidsvinster samt effekter på miljö och trafiksäkerhet. Dessa nyttor har dock inte beaktats i våra kalkyler. De ska därför ses som fristående kalkyler för värdet av den frigjorda marken och ingen samlad samhällsekonomisk effektbedömning.

*Att Trafikverket inte rekommenderar metoden för huvudanalysen beror på att man riskerar att dubbelräkna effekterna. (Trafikverket, 2012) (Persson, S., Elisasson, J. och Lundberg, M., 2005.)

SAMHÄLLSEKONOMISK EXPLOATERINGSKALKYL

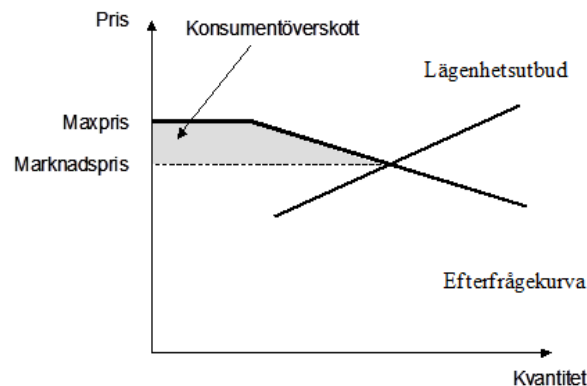
Metodbeskrivning

I den samhällsekonomiska exploateringskalkylen väger man ihop de kostnader och nyttor som uppstår när man bebygger mark som frigjorts tack vare en infrastrukturinvestering. Hushåll och företag som flyttar till det nybyggda området får nyttor i form av en bättre bostad eller bättre lokalisering. De kostnader som uppstår är markägarens exploateringskostnader, kostnader för kommunala gator och eventuell sanering samt byggherrarnas byggkostnader.



Figur 1: Samhällsekonomiska nyttor och kostnader vid nyexploatering.

Boendenyttan eller konsumentöverskottet speglar den nytta som de boende och företagen anser att de får utöver försäljningspriset och utgörs alltså av skillnaden mellan varje köparens maximala betalningsvilja för bostaden eller lokalen och det faktiska försäljningspriset. Nettonyttan är ytan mellan efterfrågekurvan och marknadspriset, samt kommunens över- eller underskott. Detta visas grafiskt i Figur 2.



Figur 2: Nettonyttan vid försäljning av lägenheter och lokaler

KALKYLEN FÖR SÖDRA LÄNKEN

Om projektet

Södra länken i Stockholm är ett tydligt exempel på hur en investering i transportsystemet kan skapa förutsättningar för nya arbetsplatser och bostäder genom att frigöra mark. Exploaterings effekterna kan ses i tre områden:

- *Årsta* – Södra Länken är nödvändig för nyexploatering på exempelvis Årstastråket.
- *Hammarby Sjöstad* – utan Södra Länken skulle genomfartstrafiken varit så stor att en betydande del av den exploatering som gjorts inte varit möjlig.
- *Nacka och Värmdö kommun* – den ökade trafikkapaciteten ger möjlighet för fler att bo och arbeta i ytterstadskommunerna.

I fallstudien för Södra länken har emellertid exploateringsnyttorna endast beräknats för Årsta. Effekterna i Hammarby Sjöstad och övriga Nacka och Värmdö bedöms för osäkra för att beräknas. Den exploatering som tack vare Södra Länken möjliggjorts i Årsta består av två delar: Årstastråket och Årstafältet.

Årstastråket är i Stockholms översiktsplan ett viktigt område för att länka samman Skanstull, Gullmarsplan, Årsta, Årstafältet, Årstadal och Liljeholmen. Det är nära till centrala delar av staden, och kollektivtrafiken är redan väl utbyggd.

För Årstastråket är Södra länken en förutsättning för att kunna bygga bostäder i området. Innan Södra länken öppnade var genomfartstrafiken mellan E4/E20 och Nynäsleden/Nacka-Värmdö stor, inte minst på Johanneshovsvägen som är Årstastråkets huvudgata. En bit längre bort fanns även den tungt trafikerade Årstalänken, som helt stängdes ned när Södra Länken öppnade.

Årstafältet låg tidigare inklämt mellan Huddingevägen, Årstalänken och järnvägen söder ut från Stockholm. Öppnandet av Södra länken innebar att genomfartstrafiken så gott som försvann, vilket ger helt andra förutsättningar att binda ihop Årstafältet med övriga Årsta, Gullmarsplan och Liljeholmen. Precis detta förespråkas i Stockholms översiktsplan där förtätning och utvidgning av staden är huvudfrågor.

På Årstafältet planeras idag ett stort antal bostäder. Tillsammans med Årstastråket kommer en helt ny stadsdel med över 10 000 invånare skapas.

KALKYLEN FÖR SÖDRA LÄNKEN

Antaganden och förutsättningar

Två centrala utgångspunkter när man gör en samhällsekonomisk exploateringskalkyl är dels storleken på det område som kan bebyggas tack vare infrastrukturinvesteringen, dels hur tätt det aktuella området kommer att bebyggas.

Bebyggelsens täthet mäts med ett så kallat exploateringstal. Detta tal beskriver hur många kvadratmeter lokal- eller bostadsyta som man får ut på varje kvadratmeter mark. Ett exploateringstal på 2 innebär exempelvis att man bygger två kvadratmeter bostads- eller lokalyta på varje kvadratmeter mark.

För Årstastråket har planeringen kommit relativt långt. I den första av tre etapper har byggandet startat och för etapp två planeras samråd under våren 2014. De tre etapperna ska resultera i 1925 bostäder (Stockholm stad, 2012a). För Årstafältet antas följande:

- Mark som ska exploateras: 120 000m²
- Exploateringstal: 1,2

Utbyggnaden av Årstafältet beräknas börja 2015-2016 och ta 15-20 år. För området pågår just nu planarbete för den nya stadsparken och de två första bebyggelseetapperna. Ytterligare etapper kommer att påbörjas i en takt som möjliggör ca 400 lägenheter om året (Stockholm stad, 2010 och 2012a).

- Mark som ska exploateras: 300 000m²
- Exploateringstal: 1,6

Vid exploatering av mark uppstår kommunala kostnader för att bygga bland annat gator, va-nät och parker. För Årstastråket beräknas dessa investeringar uppgå till 541 miljoner kronor (Stockholm stad, 2011). För Årstafältet bedöms motsvarande kostnad till 900 miljoner kronor (Stockholm stad, 2012b).

För att möjliggöra bostäder i Årsta har även en kraftledning grävts ner i marken. Kostnaden för detta är i storleksordningen av 700 miljoner kronor. Denna kostnad är *inte* med kalkylen. Det beror på att investeringen finansieras med exploateringsintäkter från en lång rad områden och det är svårt att exakt avgöra hur kostnaden sist och slutligen kommer att fördelas mellan dessa (Stockholm Stad, 2011).

Lokalhyrorna i för både Årstastråket och Årstafältet har uppskattats till ca 1 500 kr/kvm och år. Dessa antaganden grundar sig på ett genomsnittsvärde för söderort i Stockholm. (DATSCHA).

Det uppskattade genomsnittliga försäljningspriset för bostadsrätter i området ligger kring ca 45 000 kr/kvm på Årstastråket och på Årstafältet. Dessa grova uppskattningar är sammanviktade och bygger på tidigare samtal med mäklare i området samt dagens försäljningspriser i närliggande områden. Bostäderna i etapp 1 för Årstastråket har i medel ett pris på 45 000 kr/kvm.

KALKYLEN FÖR SÖDRA LÄNKEN

Resultat

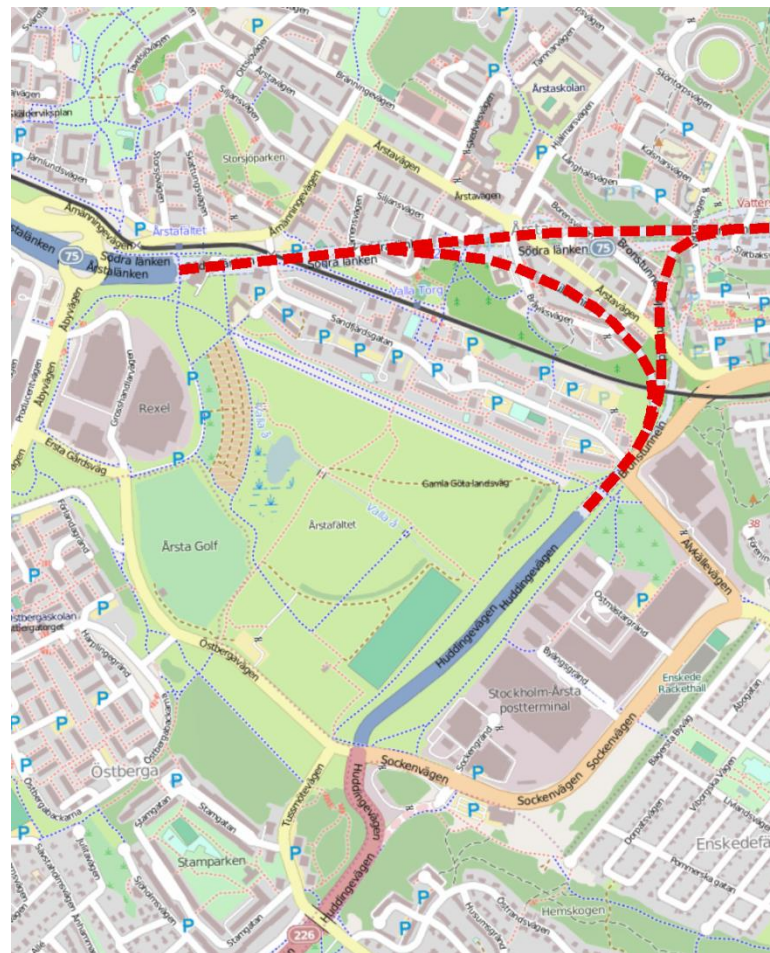
I praktiken är det svårt att exakt avgöra hur stor del av exploateringen på Årstafältet som helt beroende av att Södra länken byggdes. Det kan inte uteslutas att delar av Årstafältet hade kunnat bebyggas ändå. I kalkylen har denna osäkerhet hanterats genom ett hög- och ett lågalternativt enligt nedan:

- LÅG: 50% av nyttan beror av Södra länken
- HÖG: 100% av nyttan beror av Södra länken

Värdet av den frigjorda marken i och med att Södra länken är utbyggd ligger totalt för Årstastråket och Årstafältet mellan ca 2,1– 3,3 miljarder, beroende på hur stor del av nyttan på Årstafältet som tillskrivs Södra länken. Det genomsnittliga värdet av marken i högalternativet som frigörs per kvadratmeter ligger på ca 7850 kr/kvm.

Värdet av den frigjorda marken består till drygt hälften av konsumentöverskott. Detta beräknas av skillnaden mellan kostnaden för lägenheten och betalningsviljan för att bo i lägenheten för de som bosätter sig i området. Den andra hälften av värdet markägarens intäkt vid nyexploateringen. Detta då försäljningspriset av marken överstiger kostnaden av exploateringen.

Vidare bör byggherren troligtvis även göra en vinst, men för denna studie finns ingen information om hur stor den förväntas vara. Därför finns inget producentöverskott medtaget i dessa beräkningar.



KALKYLEN FÖR HAMNBANAN

Om projektet

Göteborgs Stad har under en längre tid haft önskemål om en utbyggnad av Hamnbanan där vissa delar av banan läggs i tunnel. Investeringen syftar till i första hand till att öka kapaciteten, punktligheten och säkerheten på den viktiga godsförbindelsen till Göteborgs hamn.

Men projektet innebär dessutom för att nya bostäder och arbetsplatser kan byggas i området. Planeringen av järnvägstunneln har påbörjats under 2014 och byggstart beräknas ske 2018. De första bostäderna som möjliggörs av investeringen beräknas vara färdigställda under 2021.

I dagsläget finns inga bestämmelser kring hur järnvägen och bebyggelsen i området ska placeras och därför finns inga exakta uppgifter på hur mycket mark som kommer att frigöras av investeringen. Som vi återkommer till har denna osäkerhet hanterats genom att vi spämt upp ett sannolikt intervall mellan högsta och minsta yta som frigörs.



Källa: Trafikverket

KALKYLEN FÖR HAMNBANAN

Antaganden och förutsättningar

Den potentiellt frigjorda marken har delats in i tre exploateringsområden belägna i:

- Västra Eriksberg/Pölsebo
- vid Säterigatan
- norr om Lindholmen

De potentiella frigjorda ytorna i respektive område har identifierats via kartor och besök i området samt via information från Göteborgs Stad. Dessa uppskattningar är dock grovt beräknade och bör ses som schablonvärden.

Hur mycket mark som i slutändan kommer att frigöras är osäkert. För att hantera denna osäkerhet har vi för varje exploateringsområde skapat ett låg- och högalternativ. I lågalternativet räknas endast mark med som ligger i direkt anslutning till järnvägsspåret och inom gällande skyddsavstånd från Hamnbanan. I högalternativet har även mark som ligger utanför denna skyddsgräns och som tidigare inte exploaterats på grund av effekter från Hamnbanan inkluderats.

I Eriksberg/Pölsebo är ytorna för alternativ låg och hög lika stora då närliggande områden redan är exploaterade. Totalt frigjord markyta bedöms vara nära 43 000 kvm och exploateringsstalet har satts till 2,0.

Vid områden kring Säterigatan uppskattas frigjord markyta till mellan 38 000 och 67 000 kvm. Här antas ett exploateringsstal på 1,6.

För området norr om Lindholmen bedöms frigjord markyta till mellan 87 000 och 121 000 kvm och exploateringsstalet har satts till 2,0.

Försäljningspriset på marken i Göteborg varierar stort beroende på användningsområdet för marken samt tidsaspekten när exploateringen kan påbörjas. Priset på den kommunala marken i Göteborg sätts genom förhandlingar mellan Fastighetskontoret och exploatörer. Försäljningspriset beror även på markens skick, till exempel om marken är sanerad eller inte.

Vi har uppskattat markens genomsnittliga värde till 3250kr/kvm i området. Ett grovt snittvärde har tagits fram baserat på Skatteverkets riktvärden i området.

Det uppskattade genomsnittliga försäljningspriset för bostadsrätter i området ligger kring cirka 35 000 kr/kvm. I kalkylen har detta värde använts för Eriksberg/Pölsebo och Säterigata. För området norr om Lindholmen har ett värde lägre på 30 000 kr/kvm antagits. Dessa grova uppskattningar är sammanviktade och bygger på tidigare samtal med mäklare i området samt aktuella försäljningspriser i närliggande områden.

Antagna lokalyror för de aktuella områdena grundar sig på ett genomsnittsvärde för området Norra Älvstrand och Övriga Hisingen (DATSCHA).

KALKYLEN FÖR HAMNBANAN

Resultat

Värdet av den mark som frigörs tack vare att Hamnbanan förläggs i tunnel bedöms totalt för alla områden uppgå till mellan 1,3 och 1,7 miljarder, beroende på hur stor yta som slutligen kommer att exploateras. Det genomsnittliga värdet av marken som frigörs per kvadratmeter ligger på cirka 7 500 kr.

Värdet av den frigjorda marken består till cirka två tredjedelar av konsumentöverskott. Detta beräknas av skillnaden mellan kostnaden för lägenheten och betalningsviljan för att bo i lägenheten för de som bosätter sig i området. Den sista tredjedelen är markägarens resultat av nyexploateringen. Vidare bör byggherren troligtvis även göra en vinst, men för denna studie finns ingen information om hur stor den förväntas vara. Därför finns inget producentöverskott medtaget i dessa beräkningar.

Det bör dock noteras att de kalkylen för Hamnbanan inte är fullt ut jämförbar med kalkylen för Södra Länken. Det beror bland annat beror på skiftande tillgång på uppgifter kring exploateringskostnader.

	Alternativ Låg, mnkr	Alternativ Hög, mnkr	Kr/kvm mark
Västra Eriksberg/Pölsebo	341	341	8006
Vid Säterigatan	263	465	6963
Norr om Lindholmen	645	894	7391
Totalt	1249	1699	7454

LITTERATUR

DATSCHA – Databas med information över kommersiella fastigheter

Trafikverket, 2012. Samhällsekonomska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 5. Kapitel 16 Markexploatering. Version 2012-05-16.

Lundberg, M, 2008. Värdet av frigjord mark på Hamnbanan och Varberg Hamra, WSP Analys & Strategi

Persson, S., Elisasson, J. och Lundberg, M., 2005 . Stadsutvecklingseffekter av Södra Länken, 2005:2 Transek AB

Stockholm stad, 2010. Årstafältet Program för detaljplanen. Samrådsförslag Februari 2010. DNR 2007-08046-53

Stockholm stad, 2011. Exploatering inom Årsta 1:1 och Enskede Gård 1:1 med flera. Inriktningsbeslut. Förslag från exploateringsnämnden. Utlåtande 2011:5 RI DNR 302-2083/2010

Stockholm stad, 2012a. Överenskommelse om exploatering för bostäder inom fastigheten Enskede Gård 1:1 i Årsta med JM Bostad AB. Årstastråket etapp 1. Genomförandebeslut. Utlåtande 2012: RI+V DNR 302-481/2012

Stockholm stad, 2012b. Lägesredovisning för projektet Årstafältet. Reviderat inriktningsbeslut. Förslag till beslut. 2012-05-15. DNR E210-512-00187

Trafikverkets nationella plan för transportsystemet 2010-2020:

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6273/2011_067_nationell_plan_for_transportsystemet_2010_2021.pdf

www.trafikverket.se

www.goteborg.se

www.stockholm.se

www.helsingborg.se

www.skatteverket.se