



Det här verket har digitaliserats vid Göteborgs universitetsbibliotek och är fritt att använda. Alla tryckta texter är OCR-tolkade till maskinläsbar text. Det betyder att du kan söka och kopiera texten från dokumentet. Vissa äldre dokument med dåligt tryck kan vara svåra att OCR-tolka korrekt vilket medför att den OCR-tolkade texten kan innehålla fel och därför bör man visuellt jämföra med verkets bilder för att avgöra vad som är riktigt.

This work has been digitized at Gothenburg University Library and is free to use. All printed texts have been OCR-processed and converted to machine readable text. This means that you can search and copy text from the document. Some early printed books are hard to OCR-process correctly and the text may contain errors, so one should always visually compare it with the images to determine what is correct.



ROLAND ANDERSSON

Stadsbyggnad med sjöutsikt

R16: 1993

V-HUSETS BIBLIOTEK, LTH



15000

400129257



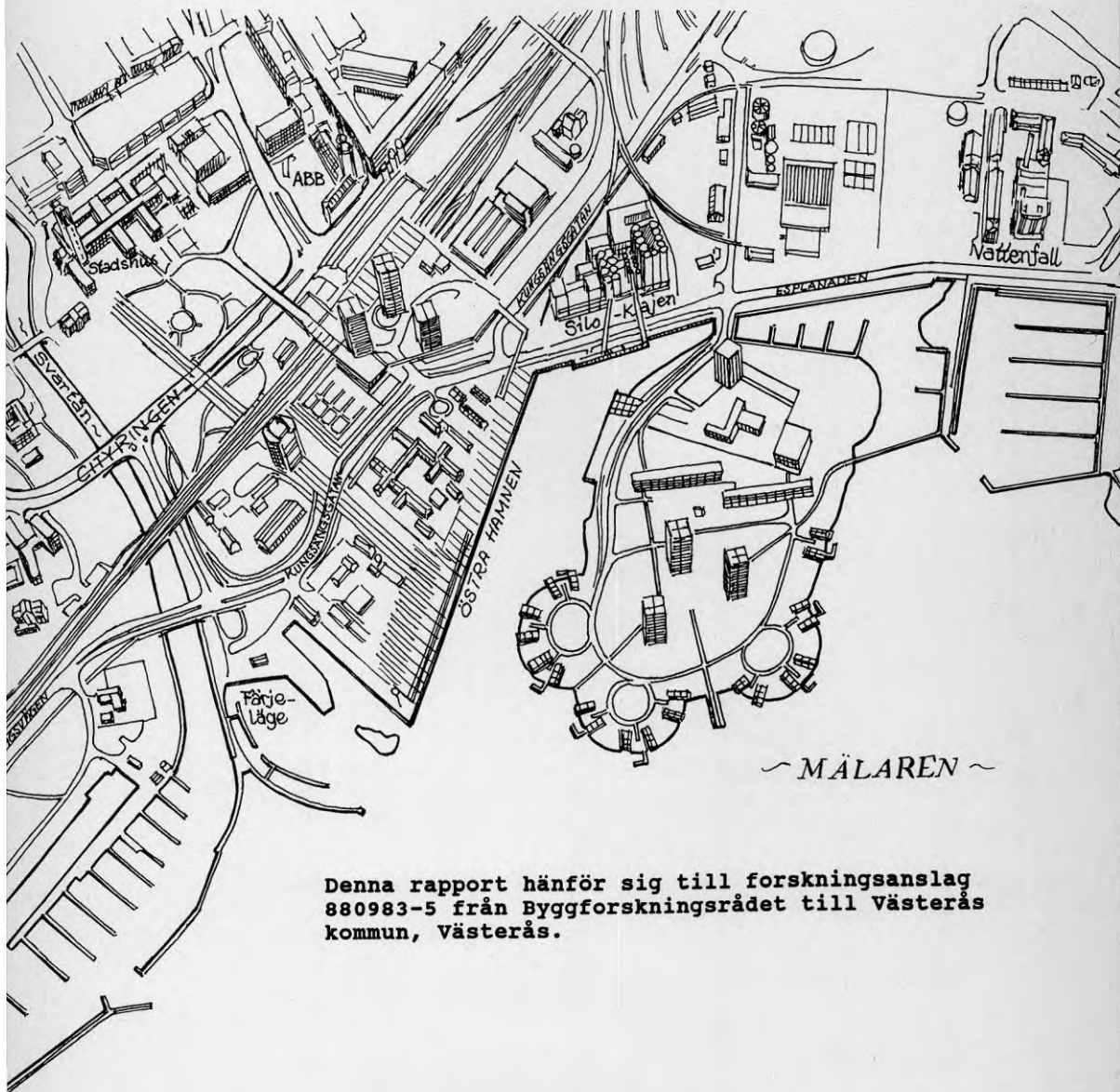
BYGGFORSKNINGSRÅDET

R16:1993

LUNDS TEKNISKA HÖGSKOLA
VÄG- OCH VATTENBYGGNAD
BIBLIOTEKET

STADSBYGGNAD MED SJÖUTSIKT

ROLAND ANDERSSON



Denna rapport hänför sig till forskningsanslag
880983-5 från Byggforskningsrådet till Västerås
kommun, Västerås.

I Byggforskningsrådets rapportserie redovisar forskaren sitt anslagsprojekt. Publiceringen innebär inte att rådet tagit ställning till åsikter, slutsatser och resultat.

Denna skrift är tryckt på miljövänligt, oblekt papper.

R16:1993

ISBN 91-540-5532-6
Byggforskningsrådet, Stockholm

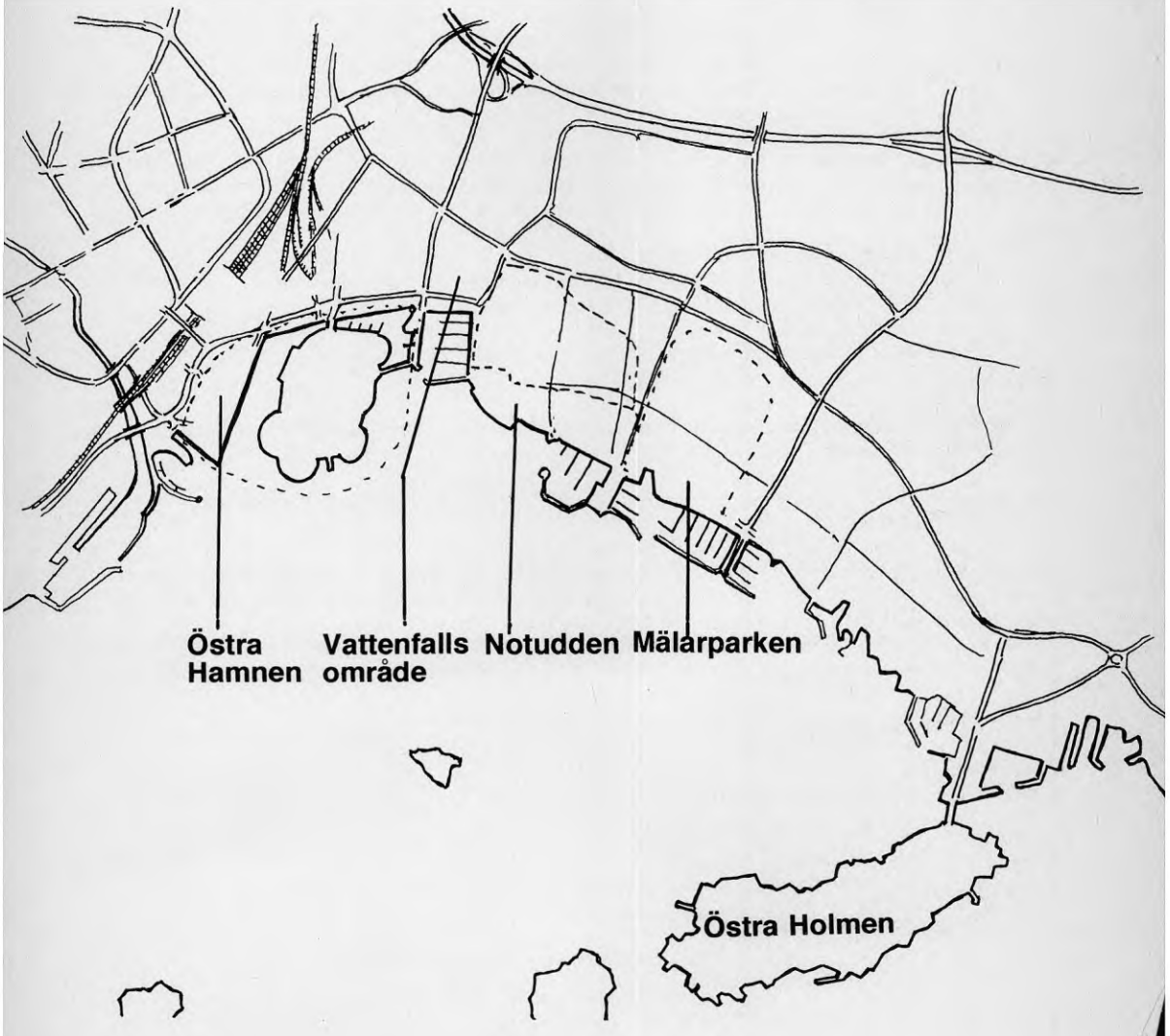
gotab 97534, Stockholm 1993

Referat

Ett samhälles sjöanknutna läge har alltid varit en stor tillgång såväl för näringslivets behov som för rekreation och skönhetsupplevelser.

Författarna till denna bok kallar fenomenet för en komparativ fördel. De utvecklar tankar hur denna fördel kan utnyttjas till att höja samhällets attraktivitet.

När sedan tankarna utvecklas därhän, att planering och bebyggelse med sjöutsikt inte bara är attraktivt för de boende utan även kan göras ekonomiskt fördelaktigt för samhället, ja då bör läsvärdet bland politiker och planerare vara tryggt,



Förord

Under flera år har det varit på modet att bygga med sjöutsikt alltifrån exemplet med Baltimore's Inner Harbour till Docklands i London.

Vi har försökt att intressera politiker och tjänstemän i Västerås stad för denna tanke. Västerås ligger vackert vid en vik av Mälaren. Hittills har man dock inte nämnvärt utnyttjat denna komparativa fördel.

Tidigare har publicerats boken "Stadsbyggnadsekonomi" (Studentlitteratur) med en av oss som författare. I ett kapitel redovisas hur lönsamt ett sådant stadsbyggande kunde bli och dessutom öka stadens attraktivitet. Emellertid har en rad problem hindrat genomförandet av en sådan stadsbyggnad. Därför har vi studerat sådana problem, för att se om det går att anvisa lösningar. Våra studier redovisas i den föreliggande boken.

En kort uppsats, "Visioner för Västerås", inleder boken. Förutom tanken om en stadsbyggnad med sjöutsikt presenteras flera uppslag till hur staden Västerås skulle kunna göras mer attraktiv. Detta gäller givetvis inte bara Västerås, utan vi tror, att många andra orter skulle kunna ha glädje av dessa uppslag.

I ett andra kapitel har vi bett arkitekt Tadeusz Linkowski, K-Konsult, att i skisser ge en mer konkret vision av hur ett stadsbyggande med sjöutsikt skulle kunna te sig i Västerås.

I kapitel 3 redovisas en sammanfattning av den samhällsekonomiska bedömningen av att genomföra denna vision i stället för att bygga som vanligt.

Kapitel 4 behandlar de prissättnings- och finansieringsproblem som besvärat politikerna - nämligen hur staden/kommunen skall kunna få en rejäl andel av vinsten.

Lars-Åke Stenemo från Boverket presenterar i kapitel 5 ett förslag till lösning av problemen i kapitel 4.

Slutligen har vi, som undertecknat förordet, tillsammans beskrivit och analyserat våra intryck från ett besök i Swansea, Wales. Det är en medelstor stad, som haft stor framgång genom att göra precis det, som man hittills inte lyckats med i Västerås - att bygga med sjöutsikt.

Byggeforskningsrådet har finansierat projektet, vilket vi erkännansamt noterar.

Anders Olsson
projektledare,
planeringschef i
Västerås stad

Roland Andersson
professor i fastighetsekonomi,
KTH

INNEHÅLL

		Sid
	Förord	4
Kap 1	Visioner för Västerås Roland Andersson	6
Kap 2	Stadsbyggnad vid Mälarstranden Tadeusz Linkowski	11
Kap 3	Stadsbyggnad med sjöutsikt Roland Andersson	21
Kap 4	Prissättning och finansiering Roland Andersson	36
Kap 5	Så förverkliga den nya ekonomiska idén på bostadsproduktionen Lars-Åke Stenemo	39
Kap 6	Swansea - ett föredöme för Västerås ? Roland Andersson och Anders Olsson	48

KAPITEL 1

Visioner för Västerås

Roland Andersson

När högteknologiska företag, exempelvis i USA, väljer orter för etablering värderas olika saker som påverkar attraktivitet och konkurrenskraft. Det är i tur och ordning tillgång på kvalificerad arbetskraft, kommunalskattenivå, "företagsklimat", bygg- och bostadskostnader, kostnader för persontransporter, expansionsutrymmen, skolkvalitet, rekreations- och kulturutbud. Motsvarande prioriteringar görs av flertalet presumtiva etablerare i Sverige.

Här presenteras ett par idéskisser, som syftar till att visa på åtgärder för att stärka Västerås stads attraktivitet och konkurrenskraft inför sådana val.

"Fisherman's Wharf" i Västerås hamn ?

Västerås läge vid Mälaren är en komparativ fördel. Det ger tomtmark med eftertraktad sjöutsikt, troligen stadens mest värdefulla markinnehav. Hur många kan i dag glädja sig åt denna naturresurs? Hur används denna mark? Vilket värde har marken i dag, jämfört med värdet vid alternativ användning?

Följer vi sjöstranden från Björnöbron in mot staden kommer vi efter en kort oanvänd sträcka i tur och ordning till stadsträdgården, en liten småbåtshamn, några privata tomter, småbåtshamnar med uppläggningsplatser, Vattenfalls område med lager, laboratorium och reservkraftverket. Se kartor i kapitel 2 !

Längre västerut dyker det upp fler uppläggningsplatser för småbåtar längs stranden, en självklar, "naturlig" lösning att ansluta till småbåtshamnarna. Flera av upplagsplatserna kan dock läggas vid Mälaren, utanför tätorten, åt öster eller väster. Därmed skulle dyrbar mark med potentiellt höga lägesvärden frigöras. Själva småbåtshamnarna bör dock bli kvar. De utgör i sig tillgångar, angenäma blickfång för boende och flanörer. I dag är problemet, att det knappast finns några möjligheter att flanera längs Mälärstranden.

Ett annat frågetecken är, om det är nödvändigt att ha kvar stationen för sopbilar vid stranden. Kan problemet med dålig lukt från reningsverket lösas finns här dessutom ytterligare tomtmark med sjöutsikt.

Vidare längs stranden till Östra Hamnen. Hamnar måste ju ligga vid vatten, men skulle inte verksamheterna i Östra Hamnen rymmas inom Västra Hamnens område? Förslaget har diskuterats förr. Det innebär en koncentration av hamnverksamheterna, kanske ett intensivare utnyttjande av dyrbar utrustning och personal **och** friställande av värdefull mark med sjöutsikt i centralt läge, söder om centralstationen.

Östra Hamnens stora silos torde vara svåra att flytta direkt. Där krävs anpassning efter lägenhet.

På Lögarängen öster om Svartåns mynning finns ännu en upplagsplats för småbåtar. Även den kan flyttas till förmån för verksamheter som bättre kan utnyttja markens värdefulla läge.

Park- och badanläggningen som följer längs stranden, ICA:s byggnader och Västra hamnens område och tunga anläggningar finner vi ingen anledning att kommentera.

Detta var en genomgång av dagsläget. Nu kan vi diskutera möjligheterna att omvandla främst Östra Hamnen. Förslaget är att göra området till ett attraktivt köp- och strövområde, ett slags "Fisherman's Wharf" eller "Pier 39" som i San Francisco. Där har man utnyttjat ett gammalt hamnområdes fina läge, gamla magasin och byggnader för att skapa en lockande miljö.

Detta är inte unikt. Liknande hittar man på nedre Manhattan i New York, i Docklands i London eller på närmare håll i Köpenhamns Nyhavn och vid Oslos Akersbrygge. Göteborg gör en liknande satsning på Hisingen

Västerås har varken miljö eller klimat som t ex San Fransisco, men det gäller att ta tillvara det som finns - och det är inte dåligt! Läget och sjöutsikten är det inget fel på. Det som fordras är egentligen bara lite kreativitet, fantasi och handlingskraft.

För att satsningen ska lyckas och inte bli ett slag i luften krävs vissa förutsättningar. Först måste det till en viss skala, en miniminivå på insatserna. Enstaka satsningar, som en hamnkrog eller ett jazzkafé, räcker inte. För det andra krävs en rad verksamheter, som kompletterar varandra. Nya bostäder måste till i närområdet för att ge ett minimiunderlag för efterfrågan, och det inom gång- eller cykelavstånd.

För det tredje måste barriären järnvägen brytas. Kontakten mellan tätorten och Mälaren måste återupprättas. Kanske spårområdet kan däckas över i samband med utbyggnaden av Mäljarbanan.

Att uppfylla dessa första tre krav är angeläget.

Förnyelse av Östra Hamnens område kan ske så här:

Vissa befintliga lokaler rustas och hyrs ut till affärsidkare. Flera hamnmagasin kan rivas eller flyttas till Västra Hamnen. De ersätts med byggnader i mer okonventionell stil. Hamnens tekniska utrustning överförs till Västra Hamnen. Ett antal bostäder bör byggas för att ge liv åt området. En lyckad satsning bör innebära höjningar av hyresintäkterna för staden.

Variation i utbudet av verksamheter och butiker skall eftersträvas. Förutom hamnkrog, jazzkafé och diskotek bör området få fler verksamheter, som för tanken till "swinging Västerås". Exempel är bokkafé med glasvägg mot Mälaren, gärna i flera våningar för att riktigt exploatera sjöutsikten. Hamburger-, pizza- och tacosbarer bör finnas. Mångfald och trivsel är lösenord. Längs stranden ska finnas promenad- och cykelstråk - med anslutning till Viksäng i öster. Butiker i centrum bör inbjudas att etablera filialer i området, som givetvis är öppet för nyetableringar.

Ingenting byggs över natt. En dylik betydande "ansiktslyftning" av Mäljarstranden tar tid. Av ekonomiska skäl bör den ta tid.

Är stadsledningen positivt intresserad, finns det anledning att snabbt besluta om nödvändiga ändringar i stadsplaner.

Viktiga beslut

Det är också viktigt att klara ut:

VAD MAN VILL GÖRA, I VILKEN TAKT DET SKA SKE och TURORDNINGEN !

Vissa delar av stranden kan förnyas relativt snabbt. Andra delar kan av ekonomiska skäl komma senare. Det här bör belysas av en utredning, som också bör beskriva de ekonomiska konsekvenserna av satsningarna. Då är det viktigt att precisera vilka *jämförelsealternativen* är.

Det betyder, vad man annars skulle bygga på annan plats, vad man nu sparar eller går miste om, beroende på synsätt, genom en sådan här förnyelse.

En sådan kalkyl presenteras i kapitel 3. Låt oss redan nu se några uppenbara fördelar:

1. Den komparativa fördelen av läget vid Mälaren utnyttjas. En ny, attraktiv stadsdel skapas, en lockelse för befintlig befolkning.
2. Stadsdelen kan bli ett viktigt argument för såväl presumtiva in- som utflyttande - ett argument **för** Västerås. Det nya vänder sig till både yngre och äldre.
3. Attraktionen är turistdragande, framför allt sommartid. Om än inte i San Fransisco- eller Köpenhamnsomfattning så dock näst intill!

En sådan här förnyelse kommer inte till spontant. Staden måste samordna insatser genom en stadsplan. Det nästan fullständiga kommunala markinnehavet längs den aktuella stranden ger de bästa förutsättningar att agera. Tanken är väl värd att överväga!

Centrum för elteknisk och annan forskning i Västerås.

Projektet Mäljarbanan har väckt förhoppningar i hela Mälardalen. Banan skall väsentligt förkorta restider. Byggtiden skall ge ökad sysselsättning. Jag vill varna för övertro på ytterligare nettovinsterna genom struktureffekter, som ökning av de permanenta arbetstillfällena. Detta kan inte helt uteslutas, men för att nå bestående fördelar för regionen bör man emellertid inrikta sig på säkrare vägar. En sådan är följande förslag om ett "Centrum för elteknisk och annan forskning i Västerås".

Bakgrunden är denna:

En Orts eller regions växtkraft kommer till stor del att vara beroende av högteknologiska branscher. Dessa är i sin tur beroende av nära och säker tillgång till högt utbildad arbetskraft. Betydelsefullt är också nära kontakter med en forskningsmiljö inom respektive verksamhetsfält.

På utbildningssidan finns ett starkt sug mot Stockholms- och Uppsala-regionerna. För att undvika "sugets" bakvatten kan flera goda idéer tas tillvara i Västerås. En idé är att bygga ut en teknisk högskoleutbildning i Eskilstuna/Västerås, alternativt en teknisk högskola i Bergslagen. Det är mot den bakgrunden, som idén om ett forskningscentrum förs fram.

ABB med alla tillgångar är redan en "halv högskola" med inriktning på elteknik. Starten sker alltså högt upp på stegen.

Dessutom måste Västerås varna om ABB:s möjligheter i Västerås. De väsentliga delar av ABB, som ska finnas kvar i Sverige, *bör i Västerås finna komparativa fördelar.*

Det gäller för staden att förstärka allt som gör Västerås relativt bättre än andra orter. Ett forskningscentrum med "spetsen" i elteknik är ett sätt. Att staden finansierar forskartjänster förlagda till Västerås är att förstärka de komparativa fördelarna.

Västerås är likt bruksorter alltför beroende av **ett** företag och dess konkurrensförutsättningar. Därför är det angeläget att även andra ämnesområden blir representerade i ett forskningsprojekt, utöver eltekniken. En breddning av denna industriellt inriktade forskningsnisch rekommenderas. När det gäller högskoleutbildning i Västerås har man pekat ut elektroteknik, materialteknik och maskinteknik som önskvärda sektorer. Till detta kan läggas styr- och reglerteknik. Ett gott komplement till den tekniska forskningen är, likt i Linköping, satsning på industriell ekonomi. Breddning minskar sårbarheten.

Viljan och intresset att få till stånd ännu ett forskningscentrum måste markeras av staden genom penningtillskott i storleksordningen minst 25 milj. kronor vid diskussioner, främst med ABB:s ledning.

Även för ABB bör ett förslag som detta vara av stort intresse och locka fram en satsning motsvarande stadens. Självfallet bör andra företag inom regionen inbjudas att medverka. I mån av ekonomiska satsningar bör de få uttrycka önskemål och påverka inriktningen av forskningen.

Nästa förhandlingssteg bör innefatta kontakter med Vattenfall, som har ett laboratorium på Viksäng samt stora, lågt utnyttjade markområden. Det är möjligt att dessa kan komma till användning i sammanhanget.

Den naturliga gången är sedan, att samtliga intressenter uppvaktar regeringen om att få etablera forskningscentrumet. Samtidigt bör man förhandla sig till ett statligt bidrag för denna forskningsprofil.

Ytterligare argument finns i diskussionen om ASEA:s framtida koncentration av forskningsresurser efter fusionen med Brown Boveri. Med en statlig verksamhet skulle projektet stå stadigt på fyra ben: Staden, Näringslivet, Vattenfall och Staten.

För stadens finansieringsdel föreslår jag följande:

I kalkylen, som presenteras i kapitel 3 redovisas att bebyggelse av strandområdet i Viksäng genom lägesvärden skulle ge ett betydande netto, kanske 1 - 1,5 miljarder kronor.

Detta netto bör i hög grad tillfalla staden, vilket kan ske genom att inrätta en stiftelse för förvaltning av avkastningen från bostäderna. Statens syn på tillvägagångssättet bestäms i hög grad av hur avkastningen används. Inrättas den som "Stiftelsen för elteknisk och annan forskning i Västerås" torde bedömningen bli positiv.

En avkastning av 8% på 1 000 miljoner kronor i netto ger då staden 80 Mkr i årligt brutto. Från denna vinst kan staden satsa en årlig insats utan att budgeten måste om disponeras eller ansträngas. Detta gäller från den tidpunkt bostäderna byggts och lägesvärdena överförts till den nämnda stiftelsen.

Forskningscentrumets fysiska placering är en oundviklig fråga. Ser Vattenfall positivt på förslaget, kan laboratoriet på Viksäng anpassas till verksamheten.

I bilden finns också Högskolans lokalisering. Centrala delar i Västerås som Gåsmyrevreten är aktuella.

Ett alternativ utgår från expansionsmöjligheter för det universitetsområdesom Hässlöområdet erbjuder. Attraktiva naturtillgångar som närhet till Mälaren utnyttjas. Centrumet för elteknisk och annan forskning skulle då lättare integreras i ett sammanhängande universitetsområde - attraktivt i sig. Gåsmyrevreten skulle frigöras för bostäder i centralt läge.

KAPITEL 2

Stadsbyggnad vid Mälar-stranden

Tadeusz Linkowski

Bakgrund

Västerås är en stad med identitet. Den har en rik historia, en väl fungerande samhällsstruktur och ett bra läge i regionen och landet. Europaväg 18, landsvägar, järnvägar (Mälarbanan), flyg och sjöfart säkrar de externa kommunikationerna.

I likhet med alla andra städer i riket har Västerås genomgått en omfattande förändringsprocess under de senaste decennierna. Den har styrts av bostadspolitiken, trafikpolitiken och trenden i centrumomvandlingar.

Redan en yttlig analys av kartan visar att utvecklingen inte främjat staden som tätort. De centrala delarna omgärdas av en trafikled, "Cityringen", en nutida ringmur! De norra delarna avgränsas genom den annars skickligt genomförda,

men skiljande, "ravinen" för E 18. I väster finns väletablerade villaområden och i öster lika väletablerade industriområden. I söder, avgränsande närmast stadshuset och Vasaparken, utestängs Mälaren av en fyrdubbel barriär. Det är Ringledens trafikled, SJ-reservatet, industrierna längs Kungsängsgatan och hamnens magasin och tekniska utrustning.

Tillgången till stranden är nu i urbanisk mening helt spärrad. Nya områden med välutrustade och väl genomtänkta bostäder hade enligt tidigare gällande effektivitetsprinciper förlagts till lätt tillgänglig mark i utkanterna. Alla med sin ICA/Konsum-butik-, skola-, lekis-konstellation och med alla nu kända konsekvenser.

Detta är i dag historia. Nya erfarenheter ger nya inriktningar. De innefattar miljöförbättrande åtgärder, upprustningsprogram. Biltrafik begränsas, gång- och cykelvägar anläggs m m.

Samhället är segregerat. Tätorten är "glesort" med ökade avstånd, fysiskt och psykologiskt. De små bostadsområdena runt om har inte kraft att skapa egen identitet, eget kulturliv. De ger endast bostad och basservice. Allt annat ska sökas i det avlägsna centrumet.

Det verkar lämpligt att länka samman de små områdena. Genom förtätning kan isoleringen brytas, möjligheter till breddning och kulturutbud skapas. För detta krävs fler människor, staden måste växa!

Utan en allsidig utbyggnadsidé kan inte mycket sägas om framtiden. Man måste samplanera växelverkande faktorer som boende, förvärsarbete, utbildning, sociala och kulturella strukturer.

Västerås har goda förutsättningar för en positiv utveckling, främst genom sitt fördelaktiga läge i region och rike. Närheten till överhettade storstaden Stockholm gör Västerås till ett lockande alternativ för etablering och bosättning.

Därför bör de naturliga valörena, kulturen och närheten till orörda marker och Mälaren exponeras tydligare. Satsningar på utbildning, forskning och sysselsättning kan intensifieras. Genom allt detta ökas attraktiviteten.

Det återstår att erbjuda goda, attraktiva bostäder i god, attraktiv miljö. Det är detta som är syftet med denna skiss. Vi söker lämpliga lägen i närheten av centrum och i kontakt med Mälaren.

Här finns förutsättningar att lyckas!

En idéskiss för utveckling av Mälar-stranden från Centrum till Östra Holmen.

Västerås ligger vid Mälaren och stranden omfamnar sjöns bukt från väster till öster i en halvcirkel med ca 2 kilometers radie. I söder begränsas bukten av Östra Holmen närmast den östra stranden och ett par öar och skär i mitten av det annars djupa perspektivet över vattnet.

Den västra stranden verkar otillgänglig med kraftvärmeverk, djuphamn, nyetablerade industrier anslutna till sjön, järnväg och E 18. ICA:s höga kontorshus utgör gräns. Vidare österut, skilt från staden av järnvägen, finns ett långsmalt parkområde med friluftsbad och småbåtshamn fram till Svartåns mynning. Det här är ett färdigutvecklat område, som bör sparas.

Resten av stranden österut till och med Östra Holmen är området där staden kan kompletteras för att nå stranden och och integrera sjön. Strategin för detta kan sammanfattas så här:

1. Centrum sammanbinds med hamnområdet. Hamnbassängen, halvön och sjön integreras.
2. Det centrala industriområdet begränsas. Utflyttning från stranden förutsätts möjlig. Riktning och förbindelse österut längs stranden skapas.
3. Bostadsområdena B1, B2 och B3 integreras med sjön genom komplettering och utbyggnad i riktning mot stranden. (Se karta!)
4. Östra Holmen, ett landskapsmässigt och urbaniskt viktigt element, integreras med stadens struktur. Därmed avslutas ett pärlband av skilda aktiviteter i samklang med den naturliga utformningen av nordöstra delen av MälARBukten.

Idén illustreras i den sammanhängande helhetsskissen. Avstånd, höjder och schematiskt redovisade element kan mätas och kalkyleras. Grafiska symboler gör det möjligt för betraktaren att i ett tidigt skede reagera på idéns innehåll.

Med avsikt visas inga bestämmelsegränser - stranden delar man inte, man förenar! Här förenas stadens centrum med sjön. Här förenas bostadsområden med stranden. Stranden görs tillgänglig för hela staden med bad och park, promenadstråk och båthamnar, anläggningar för affärs- och kulturliv fram till ett naturreservat på den orörda delen av Östra Holmen.

En vision om ett attraktivare Västerås.

Låt oss tänka att Västrås gjorts attraktivare genom ett sjönära stadsbyggande. Det var länge sedan de stora besluten fattades om Östra Hammens och MälARstrandens utveckling.
Vi ser allt detta förverkligat.

Från Vasaparken leder då en bred allé över Södra Ringvägen, och under järnvägsspåren till "Skatteskrapan" och den nya bussterminalen vid centralstationen. Härifrån ser man tydligt den nya, varierade bebyggelsen på ön mitt emot Östra kajen. På själva hamnkajen, till höger, finns allt för fritid och resor, fiske och turism. På andra sidan finns de små gränderna och torget. Här är caféer och små restauranger. Några hantverkare och kostnärer har ateljéer och butiker. Man kan köpa fisk, grönsaker, blommor och frukt. De, som bor eller arbetar i de höga husen vid centralstationen, har säkerligen en härlig utsikt från fönster och balkonger.

Mot öster leder en bred allé förbi spannmålssilon och reningsverket, som snart skall flyttas till ett annat, mindre attraktivt, läge. Trädraden till vänster om allén avgränsar industriområdet.

Vid kajen lastar ett fartyg spannmål. Gående, cyklande, bilar och bussar ryms alla i båda färdriktningarna längs den nya kanalen. Det har blivit nära till gamla kraftverkets byggnad. Den lär inrymma en institution för viktig forskning. Byggnaden dominerar den stora småbåtshamnen på andra sidan allén.

Biltrafiken svänger åt vänster mot Björnövägen. Rakt fram går och cyklar man till bostad eller arbetsplats i närheten. Till höger fortsätter gång- och cykelstråket längs stranden till MälARparken med småbåtshamnarna, båtmuseet och restaurangen på den breda piren.

Här är mitten av strandens bukt. Framför oss har vi utsikt över fjärden mot västra strandens horisontella linje. Till höger ligger centrum, till vänster Östra Holmen. Hit, mot Mälaren, sammanstrålar parkens och bostadsområdenas alléer och promenadstråk.

Det har tagit oss nästan en timma att i lugn promenadtakt gå hit från Stadshuset vid Fiskartorget. Vill Du sluta promenaden här kan Du ta bussen eller färjan tillbaka.

Vill Du fortsätta kommer Du förbi småbåtshamnen och ännu en grupp småhus i parken, en ny pir i avslutningen av Högskolans Allé och den lummiga enklaven av Framnäs villaområde på promenadstråkets vänstra sida. Åt höger stranden - vattensporter, familjefiske, småbåtar. I vattnet speglas tydligt den terrasserade anläggningen "Östra centrum".

Mellan glasade paviljonger i markplan hittar Du hissar, rulltrappor och ramper till bronivå. Där finns butiker, restauranger, samlingslokaler, hotell, bank, post, läkarmottagning och apotek.

Allt byggt på det grunda sundets vatten, som om fastlandet ville närma sig ön, som om staden ville famna Mälarmukten även på den här sidan.

På ön, Östra Holmen, på den korta brons andra sida, ser man vägar och parkeringar omsorgsfullt sammanflätade med trädgrupper och berghällar intill höga bostadshus. Inne i området kan man promenera på den entréterrass vars sparsamma arkitektoniska utformning kontrasterar mot parkens variationer. Från utsiktsterassen på toppen av den högsta byggnaden ser man ut över sjön och staden - Mälaren och Västerås.

Staden ligger nu vid vattnet, som om ingenting hade hänt. De stora problemen, allt utredande, diskussionerna och byggandet är historia, etapper i utvecklingen. Människorna har hittat tillbaka till vattnet, stadsborna har fått kontakt med sin sjö. De bor, arbetar och vilar i sjöns omedelbara närhet. Staden har fått ett nytt ansikte, speglar i vattnets ständigt föränderliga yta. Västeråsarna bor nu och verkar vid Mälaren.

I dag, innan allt detta sker, visas idéer och skisser över hur olika områden kan utvecklas. Det gör jag här nedan.

Östra Hamnen.

Den ca 3 km långa strand, som studeras, kan beroende på läge, omgivning, nuvarande användning och bebyggelse delas i tre tydliga delar:

1. "Östra Hamnen" - från Tullkajen med tullhuset till Gamla kraftverket.
2. "Mälarparken" - från kolhamnen inkluderat SMT:s industriområde till Framnäs småhusområde
3. "Östra Holmen" inklusive dess "brofäste" på fastlandet.

"Östra Hamnen" ligger närmast centrum. Området disponeras av olika industri- och serviceanläggningar på mer eller mindre ändamålsenligt sätt. En del av verksamheterna torde kunna flyttas till andra lägen för att frigöra mark för stadens utveckling mot sjön. Tillkomsten av det nya kontorshuset bekräftar detta. Pågående arbeten och utredningar för stationsområdet och MälARBANANS resecentrum bevisar att det finns ett brett intresse att utveckla denna stadsdel.

I dag karakteriseras området av en nästan ogenomskådlig blandning av allmänna och enskilda vägar, kajer, byggnader, upplagsplatser, inhägnade tomter, järnvägsspår och otillgängliga stränder. Två väldiga byggnader dominerar: siloanläggningen med pågående konstruktion till 72 meters höjd (ca 25 våningars boningshus) samt Gamla kraftverket, ca 57 meter högt. Båda objekten bör av olika skäl bevaras, men det är viktigt, att deras dominans "mildras" genom arkitektoniska och urbaniska kompletteringar i plan och höjd i omgivningen.

Här finns också stadens vattenreningsverk. Det förutsätts, att tekniska åtgärder vidtas, så att området kan befrias från gällande restriktioner, eller ännu hellre att verket flyttas.

En förutsättning för att positivt utveckla Östra Hamnen är att dess isolering bryts. Kan "trafikbarriären" mot centrum brytas? Kan "industribarriären", som hindrar utvecklingen av hela Östra Mälarmukten, brytas? Skissen visar på en möjlig lösning. (Se karta!)

Från Centrum och Vasaparken leder en bred allé mot "Skatteskrapan". En bro över Södra Ringvägen och spårområdet förbinder Vasaparkens gångstråk med resecentrals övre plan. En tunnel för cyklande, bussar och taxi i Koppbergsvägens förlängning leder trafiken till det integrerade rese-, handels- och servicecentret och vidare till Kungsängsgatan och området vid Östra kajen.

De fysiska möjligheterna att förverkliga detta kan skapas under planeringsprocessen. Östra Hamnen måste även utvecklas i östlig riktning, för att hela östra Mälarmukten ska kunna förnyas. Därför omformas Kungsängsgatan. Dess nuvarande raka lopp svängs. Först förs den mjukt närmare reseterminalen och sedan i en ny riktning mot öster, förbi silon, reningsverket och Gamla kraftverket direkt mot Mälarparken och en ny anslutning till Björnövägen. Med denna nya "Siloesplanad" avgränsas det centrala industriområdet. Marken söder om den - kajer, hamnbassänger och stränder - kan upplåtas för andra ändamål, för boende, fritid och kulturliv.

"Siloesplanaden" gör det möjligt att utveckla hela östra stranden. Den är en grundförutsättning för fortsatt planering av detaljfunktioner och komplettering av infrastrukturen mot öster. Esplanen får i detta studium en viktig funktion som förbindelseled - en genväg mellan centrum och Östra Mälar-strandens befintliga och planerade områden. Den är viktig för hela staden.

Den nya förbindelseledens betydelse betonas med strikt urbanisk och arkitektonisk utformning. Från Kolhamnen till Östra kajen bildas en allé med trädraden mot industrierna i norr och med ett gång-och cykelstråk längs den nya, kajliknande södra strandkanten. Stråket passerar nya småbåtshamnen vid Gamla kraftverket, den pittoreska piren i förlängningen av Kraftverksgatan, vidare längs den nya kanalen, som avdelar den nyskapade ön från fastlandet. Förbi den nya bron passerar man den utbyggda Silokajen med dess aktiviteter kring lastfartyg innan man når Östra kajen.

Härifrån ser man den nyskapade ön, som kontrasterar mot fastlandets raka strandlinje med mjuka stränder och lummig grönska, som speglas i hamnbassängens vattenyta. Småskalig bebyggelse, radhus, grupperade kring små entrégårdar, ligger i omedelbar kontakt med vattnet, fem-sexvåningsbyggnader har terasser och balkonger mot söder. Tre höga punkthus i öns mittparti bjuder på unik utsikt åt olika håll.

Närmast bron, på öns norrsida, reser sig som ett viktigt urbaniskt element, ett högt kontorshus. Med det avslutas det arkitektoniska perspektivet av Verks-gatan. Omgivningen tillförs en välbehövlig kontrast till befintliga, massiva byggnader och "Siloesplanen" får en urbanisk motvikt på sin södra sida.

Östra kajen har nu en annan karaktär. Småskalig, tät bebyggelse ansluter till hamnkajen med små gränder och gårdar. Små, specialiserade butiker, serveringar, hantverksverkstäder och servicelokaler ligger i markplan. De övre våningarna inrymmer bostäder. Träd och planteringar, sparsamt inplacerade mellan husen, ger välbehövlig intimitet. Närmast hamnbassängen bevaras kajens karakteristiska utformning med stenbeläggning, delar av räls-spår, en och annan lyftkran till minne av en tid, som sunnit rätt nyligen.

De nya aktiviteterna i södra delen, i och kring husen, med ljus, ljud och rörelse bidrar till en positiv upplevelse av stadsdelen. Den erbjuder skydd mot väder och vind, mot ensamhet och övergivenhet. De höga husen vägleder på långt håll till stadsdelen. Samtidigt spelar de en viktig roll tillsammans med stadshustornet och ABB:s lökku-pol i bildandet av det stora urbanistiska rummet kring Vasaparken och - med silobyggnaderna och de höga husen på ön - i bildandet av Östra Hamnens icke slutna inramning.

Mälarparken - Kraftverksområdet och Notudden.

Mälarparken - området från Gamla kraftverket till Framnäs - får i detta studium en annan karaktär beroende på läget, formen och arealen. Det är en avlång fyrkant med ca 1,5 km strand och 600 meters bredd, ca 80 ha mark till stor del täckt av blandskog. I norr gränsar Mälarparken till det centrala industriområdet, som med kontor, industrier, kranar, cisterner och järnvägsspår kilar sig fram till Mälarparksvägen mellan Notuddens gröna enklav vid stranden och Viksängskyrkan vid Björnövägen.

Söderut, intill Framnäs småhusområde, finns en industrianläggning, väl ansluten till gatunät och E 18 via Österleden.

Längs hela stranden, med undantag av Kolhamnen och en del av Notudden, finns småbåtshamnar med pirar och bryggor. Redskap och materiel för båtuppläggning belamrar delar av marken. En och annan förrädsbyggnad, upplag och skjul bidrar till ett intryck av oordning och ogästvänlighet. Vad kan det bli av detta i en framtid?

Med stor säkerhet kommer områdets attraktivitet att öka flerfaldigt genom tillblivelsen av "Siloesplanaden". Det kan i sin tur ge upphov till ökad aktivitet för att omedelbart tillgodogöra sig möjligheterna för egen del. Det bör inte få ske, innan hela stadens intresse har säkrats med genomtänkt planering.

Viksängsområdet integreras med Mälarparken.

Mälarparken skiljs i dag från staden genom Björnövägen. Bortom den ligger det stora bostadsområdet Viksäng. Det har flervånings bostadshus, handelscentrum, skolor, fritidsgårdar, idrottsplan och i södra delen småhusområdena Berghamra och Talltorp. Härifrån sett upplevs Mälarparken snarare som ett hinder, än som en möjlighet till stadens förening med sjön.

Mälarparken bör genom planering integreras med Viksängsområdena. Den befintliga infrastrukturen och andra tillgångar kan tas tillvara och samutnyttjas. Samtidigt med integreringen med Mälarparken blir de befintliga bostadsområdenas attraktivare och får höjd status.

Mälarparken bör alltså planeras som en komplettering till det befintliga, etablerade och fungerande för att nå en helhet med mångfald inom den nya gemensamma stadsdelstrukturen. Fördelar vinnas både tekniskt-ekonomiskt och miljömässigt i vid mening.

Mälarparken som en del i helheten skall ses i det stora perspektivet. En positiv utveckling av hela Östra Mälar-stranden är beroende av konsekvent genomförda perspektiviska huvudlinjer. Detta är oberoende av territoriella och tidsmässiga ramar för utvecklingsetappernas förverkligande. Detta gäller även Mälarparken. I enlighet med den övergripande idén för helheten föreslås därför:

1. Björnövägens karaktär ändras.

Genomfartstrafiken leds bort mot E18 genom trafiktekniska och arkitektoniska insatser. Kollektivtrafiken prioriteras. Flera och bättre övergångar och tvärförbindelser skapas.

2. Bebyggelsen kompletteras.

Höga punkthus byggs i närheten av Gamla kraftverket och längs Björnövägen. Dessa "dominanter" organiserar stora urbanistiska rum med sin höjd, form, färg och ljusspel i samklang med övriga element. Husen annonserar närvaro av bostadsområdena på Östra Mälarstranden. Även närmast stranden väljs punkthus, dock väsentligt lägre, som lämplig form för bebyggelse. Detta för att låta strandens och parkens grönska "komma in" i de inre delarna, där tätare bebyggelse organiseras kring alléer och gårdar. Terrasser och övertäckningar för parkering och bostadskomplettering föreslås. Det ökar komforten och skapar god närmiljö för de boende.

3. Parken utvecklas.

Befintligt trädbestånd kompletteras för att bilda "det gröna rummet", en naturmark i direkt kontakt med sjön - lagom stort för att ge plats och inramning för rekreation och arrangemang av allmän karaktär. Minitävlingar, motion, familjeorienteringar, marknader i det gröna kan kopplas till aktiviteter vid sjön genom ett system av alléer, stiga och platser med lämplig arkitektonisk och konstnärlig utformning och utrustning - en annorlunda "folkpark".

4. Stranden görs tillgänglig för hela staden.

"Siloesplandens" gång- och cykelstråk övergår vid Kolhamnen i en väg, som slingrar sig längs stranden mot söder, mot Framnäs, Östra Holmen och mot friluftsområdena på Björnö. Björnövägen är inte längre enda möjligheten. Strandstråkets avgreningar ger alternativa vägval och genvägar till andra områden och objekt.

Många aktiviteter kan mötas vid stranden både sommar och vinter. Parken inbjuder till alléer, stigar, motionsslingor och lekplatser och vintertid till kalkbackar och skidspår. Stranden bjuder på aktiviteter kring vattnet eller på isen och på unika vyer av sjölandskapet inramat av Östra Holmen i söder och centrum i norr.

Östra Holmen.

Östra Holmen är den största av Hästholmarna, de öar som söderut avgränsar Mälarens bukt mot Västerås. Den är ca 350 meter bred och 1 200 meter lång. Den östra udden ligger ca 400 meter från fastlandet, och öns högsta rygg är 10 meter över vattnet - ett stort, ankrat fartyg på redan.

Det smala sundet mellan ön och fastlandet tycks växa igen. Vass och fyllnadsmassor tränger in på det grunda sundet. Mot väl synliga Björnön kan man vilseledas att tro att ön är en halvö, en arm ut från fastlandet. Östra Holmen upplevs som ett avslutande element av en överblickbar helhet, som en del av Östra Mälar-stranden. Även staden tycks sluta här.

Småhusområdena Framnäs, Hamre och Talltorp signalerar den gradvisa övergången från stadsstrukturen till dalens - den forna sjöbottens - marker. Även funktionellt tycks staden sluta här. Flygtrafikens krav på mark och skyddszon förhindrar expansion österut, utmed stranden. Avslutningen bör accentueras - men hur? Det känns klart att även detta skall innehålla aktiviteter i närheten av sjön. Aktiviteter, som kan "lysa upp" stranden med liv och ljus och signalera stadens närvaro vid Mälaren inte bara in mot centrum och den västra stranden utan också längre ut, mot östra infarten - E18 - över flygfältets slätt.

Den ovanliga uppgiften, att införa boende utan att "urbanisera", att bygga utan att "exploatera" i vanlig mening, tycks innebära en mer konstnärlig utformning. Kanske skulpturala inslag skall tillföras denna del av staden och i en landskapsmässig skala snarare än vad som skulle ske vid en "vanlig" planering.

Ön får inte "länkas" genom överbelastning. Sjölandskapet får inte förändras. Ön kan endast tillföras sådana arkitektoniska element och former, som med sin gemensamma "skyline" skulle framhäva landskapets böljande profil.

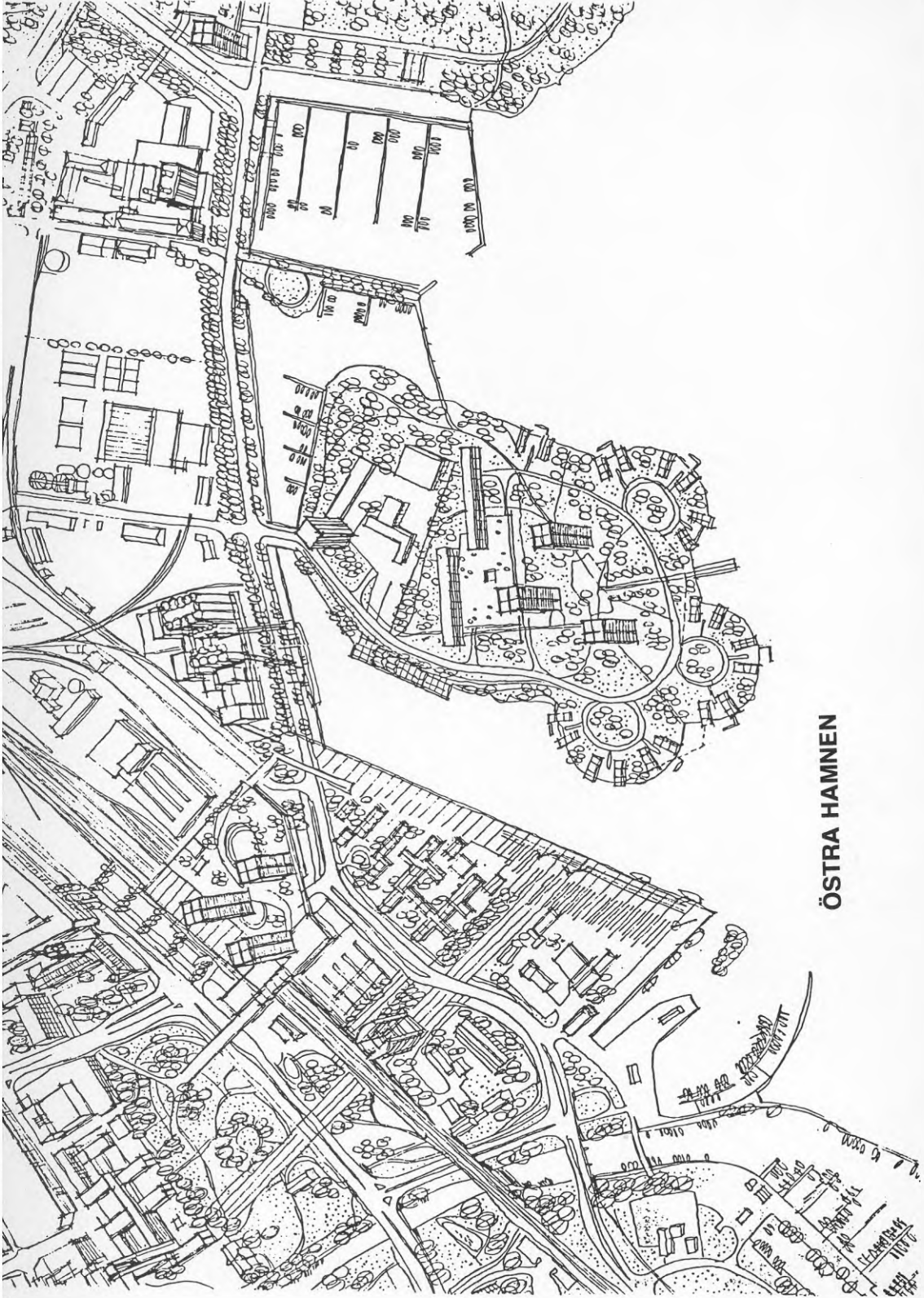
Höga hus av varierande höjd på södra stranden av östra udden tycks uppfylla dessa krav. Områdets servicefunktioner, utom de nödvändigaste, placeras i den nya, för östra stadsdelarna gemensamma, centrumanläggningen. Den byggs ut i sundets vatten vid brofästet mot fastlandet. Avståndet till ön minskas. Det återstår endast en 80 meter lång bro över sundet och ett över berghällarna löpande vägningsnitt för att nå den gemensamma gårdsterassen vid öns södra strand.

"Förankringen av skeppet", ön, en fast förbindelse med stranden, är således inte bara en bro. Den har även tillfört aktiviteter och liv i den viktiga förbindelsepunkten, utan att rubba tillvaron för de befintliga småhusområdena.

Östra Holmens oförändrade västra udde med sitt friluftsbad söker som förr kontakt med de övriga öarna, Elba, Västra Holmen, Kattskär. De nya husen på öns södra strand "lyser upp" sjön mot Björnön, mot Mälarens horisont, liksom en skeppsreling.

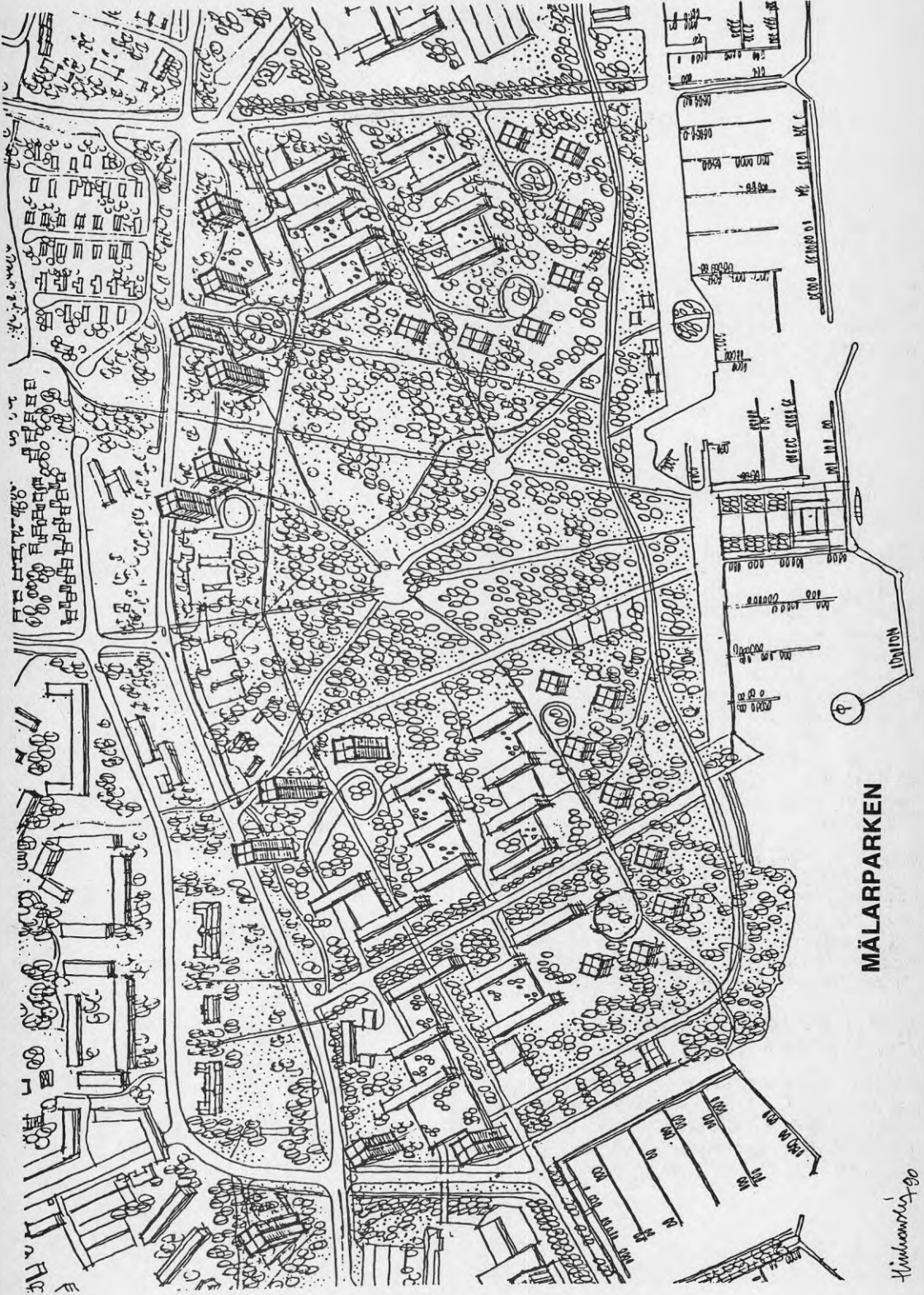
ÖSTRA HAMNEN MÄLARPARKEN ÖSTRA HOLMEN





ÖSTRA HAMNEN

Handwritten signature or name



MÄLARPARKEN

Hindmarsh, 90

ÖSTRA HOLMEN



Hilmarsson 90

KAPITEL 3

Stadsbyggnad med sjöutsikt?

Roland Andersson

Bakgrund och syfte.

En viktig bakgrund och inspiration till denna studie är det sjönära stadsbyggande man f n med framgång satsar på i flera städer utomlands. Kanske mest bekant är den i Londons Docklands i East End. I USA finns motsvarande satsningar i Baltimore, Boston, New York, San Fransisco, Memphis, New Orleans m fl städer. I Oslo har man på senare år byggt ut Akersbrygge, Köpenhamns Nyhavn är sedan länge etablerat.

Även i Sverige har man börjat inse betydelsen av att bygga ut de slumrande värden, som centralt belägna hamnområden kan innebära i form av "lyft" för en stad eller stadsdel. Exempel på detta är den snabba utvecklingen av de gamla varvsområdena på Hisingen i Göteborg. Samma sak gäller hamnområden i Malmö, Helsingborg, Stockholm, Gävle, Hudiksvall, Nyköping med flera städer.

Västerås läge vid Mälaren är en komparativ fördel. Det ger tomtmark med eftertraktad sjöutsikt, högst sannolikt den mest värdefulla delen av stadens markinnehav. Vissa delar av stranden kan relativt snabbt förnyas.

Med andra delar kan det vara ekonomiskt fördelaktigt att avvakta. Dessa frågor bör belysas i en utredning, där de ekonomiska konsekvenserna av satsningarna beräknas. Då är det viktigt att precisera, vilket som är *jämförelsealternativet*, d v s vad man annars skulle bygga på annan plats, vad man spar eller går miste om - beroende på synsätt - genom en sådan här förnyelse.

Utgångspunkten för den föreliggande studien är, att kalkyler över alternativ först och främst skall grundas på ett *samhällsekonomiskt synsätt* - för samhället Västerås. Detta innebär att beslutsfattarna främst förväntas tillgodose de egna invånarnas intressen. Det räcker inte, att enbart se till effekter i stadens budget. Alla väsentliga effekter, som direkt berör stadens invånare, måste beaktas. Exempelvis måste hänsyn tas till skillnader i intäkter som bostadsbyggande i olika lägen kan medföra, även om detta inte återspeglas i stadens budget. Det gäller också kostnader, som t ex för grundläggning, vilket ju också får betalas, men via lägenhetshyran.

Vid sidan av den samhällsekonomiska utvärderingen skall vi också presentera en kalkyl, som visar konsekvenserna för stadens budget, av att bygga med olika lokalisering.

Avsikten med denna studie är att redovisa en samhällsekonomisk utvärdering, där två alternativ jämförs.

Det ena alternativet gäller ett sjönära stadsbyggande från och med Östra Hamnen längs Mälars-stranden till och med Östra Holmen. (Se karta!) I en första kalkyl redovisas intäkter och kostnader av att 3 000 bostäder (med bostadsrätt) byggs i den ena eller andra lokaliseringen under en period av 10 år. Vi utgår från den föreliggande befolkningsprognosen (januari 1990).

I en andra kalkyl studeras samma effekter under förutsättning att i stället 4 500 lägenheter byggs under samma tidsperiod. I sin tur förutsätter detta att kommunen samtidigt satsar på en mer aktiv kommunikations- och näringslivspolitik än hittills för att höja attraktiviteten och ge fler arbetstillfällen. Exempelvis tillkommer Mälarselebanan. Aktiva insatser kan också göras för att bygga ut t ex kontor, shoppingcenter, högskolan, ett forskningsinstitut. Då kan man räkna med att bryta den stagnerande befolknings- och sysselsättningsutvecklingen, annars inte.

Alternativen med 3 000 lägenheter under kommande 10-års-period visas i tabell 3.1

Tabell 3.1 Alternativen vid byggande av 3 000 lägenheter på 10 år

Traditionellt		Sjönära	
1.Skerike	1.800 lgh	1.Östra Holmen	1.000 lgh
2.Åkesta	1.200 lgh	2.Notudden	600 lgh
		3.Mälarparken	800 lgh
		4.Östra Hamnen	600 lgh
Totalt	3.000 lgh		3.000 lgh

Tanken är att årligen bygga 300 lägenheter under 10 år i den ena eller andra lokaliseringen. För enkelhetens skull räknar vi med 4 rok, 100 kvm och bostadsrätter (i verkligheten kan man självklart bygga precis vad man vill). Vidare förutsätts att alla lägenheter får samma kvalitet oberoende av lokalisering och byggs till samma kostnad oberoende av läge (t ex 10 000 kr/kvm - i verkligheten förekommer skillnader t ex beroende på antalet våningar i husen). Avsikten är att huvudalternativet följer utbyggnadsordningen som anges i tabell 3.1. Sälunda först Östra Holmen, därefter Notudden, sedan Mälarparken och sist Östra Hamnen. Denna ordning är resultatet av kalkyler; se nedan!

I en särskild känslighetsanalys studeras effekterna av att variera denna turordning. Motivet för ordningen är följande: Bostäder på Östra Holmen får "unika" möjligheter med sjöutsikt "åt alla håll" på inte alltför avlägset avstånd från centrum. Det kan motivera relativt höga lägenhetsvärden där. Sedan följer i tur och ordning Notudden och Mälarparken. Notudden ligger närmare centrum och bör därför byggas ut först av de två.

Slutligen kommer Östra Hamnen. Visserligen ligger området närmast centrum och har samtidigt sjöutsikt. Där kan dessutom existerande infrastruktur utnyttjas - skolor, kollektivtrafik etc. Kostnaderna för att snabbt avveckla hamnverksamheten bedöms dock bli höga. Därför kan det vara klokt att avvakta något med förnyelsen här.

Ett annat antagande av intresse gäller typen av bostadshus, som ska rymma lägenheterna. För det traditionella byggandet i Skerike och Åkesta antar vi att det blir tvåvåningshus.

När vi kommer till den sjönära bebyggelsen förutsätts hus i flera, minst fem våningar. På Östra Holmen berättigar höga lägenhetsvärden en hög exploatering av marken -kanske punkthus med 8-10 våningar eller ännu högre.

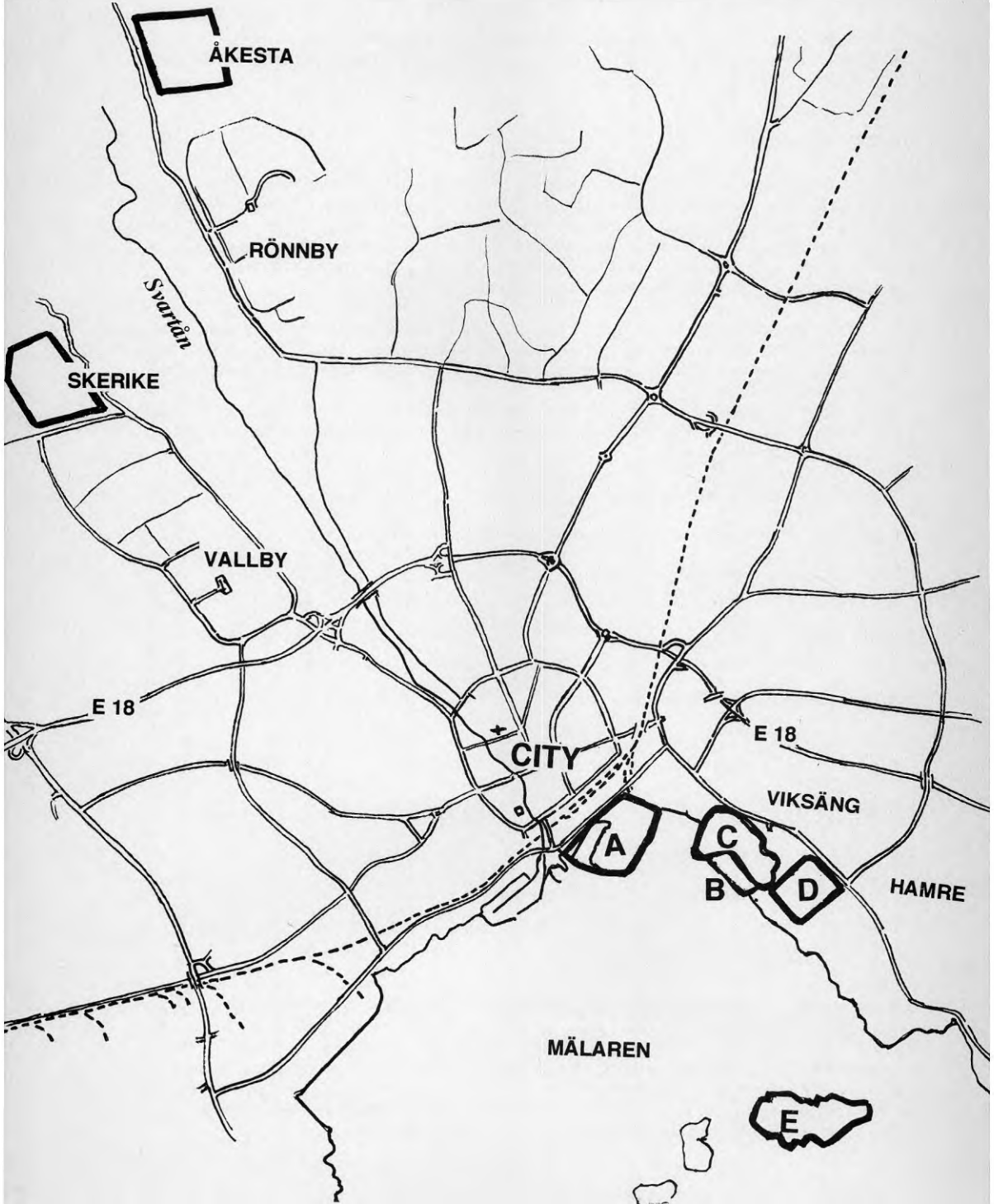
I tabell 3.2 presenteras alternativen med 4.500 lägenheter på 10 år.

Traditionellt		Sjönära	
1.Skerike	1.800 lgh	1. Östra Holmen	1.200 lgh
2.Åkesta	1.400 lgh	2. Notudden	1.700 lgh
3.Nyängen	1.300 lgh	3. Mälarparken	800 lgh
		4. Östra Hamnen	800 lgh
Totalt	4.500 lgh		4.500 lgh

I detta alternativ byggs alltså 450 lägenheter/år under 10 år i stället för 300 per år, som i det föregående.

Förutsättningen är att både staten och staden satsar på åtgärder, som kan ge fler arbetstillfällen och därmed högre inflyttning till staden. En sådan åtgärd kan vara att MälARBanan kommer till. Det förbättrar tillgängligheten främst för områden i centralstationens närhet. En annan åtgärd kan vara satsning på ett nytt stadsdelscentrum vid Östra Hamnen.

Det kan innefatta att bygga nya kontor, shoppingcentrum, hamnkrog, marinmuseum, jazzcafé samt tillskapande av andra publikdragande faciliteter. Härigenom kan Östra Hamnen bli ett "självgående" centrum, där man både kan bo, arbeta, handla och bedriva fritidsaktiviteter.



En tredje åtgärd vore att satsa på en utbyggnad av högskolan, bl a genom att ta initiativ till ett elektrotekniskt forskningscentrum, förslagsvis förlagt till Vattenfalls existerande, sjönära laboratorium. En sådan satsning skulle leda till gynnsammare sysselsättnings- och inkomstutveckling för stadens invånare.

En fjärde åtgärd vore att "städa upp" längs stranden i övrigt, så man fick ett attraktivt gång- och cykelstråk från Östra Hamnen till Östra Holmen.

Dessa åtgärder tillsammans med byggande av bostäder med sjöutsikt skulle kunna locka till ökad inflyttning, vilket vore betydelsefullt för den gynnsamma, framtida sysselsättnings- och inkomstutveckling, som skulle kunna bryta dagens statiska utveckling.

Beräkningsmodell.

Projektet startas med att 300 lägenheter byggs år 1. Antar man att de får en 50-årig ekonomisk livslängd, betyder det helt enkelt att byggkostnaderna schablonmässigt kan fördelas över 50 år. Det kan ske på flera olika sätt: med raka, progressiva, degressiva avskrivningar eller genom att använda annuitetsmetoden. Det senare betyder, att fördela investeringskostnaderna över den ekonomiska livslängden så att den årliga kapitalkostnaden (= avskrivning plus ränta) är konstant. Valet av metod är i princip godtyckligt. Vi har här valt annuitetsmetoden.

Att vi sedan stannar för en 40-årig tidshorisont betyder, att kostnader, som faller bortom 40-årsgränsen **inte** räknas med i kalkylen - endast de inom gränsen. Detta gäller inte bara de på något vis fördelade investeringskostnaderna utan även årliga drifts- och underhållskostnader av skilda slag. (Se figur 3.1!)

Sedan investeringskostnaderna fördelats över den ekonomiska livslängden är det bara att diskontera dessa till nuvärdet, liksom drifts- och underhållskostnader, med den förutsatta kalkylräntan, samt att därefter summera alla kostnader.

Intäktsidan behandlas på samma sätt.

Vi redovisar nu vilka ekonomiska livslängder, som vi antagit för olika poster. (Se tabell 3.3!)

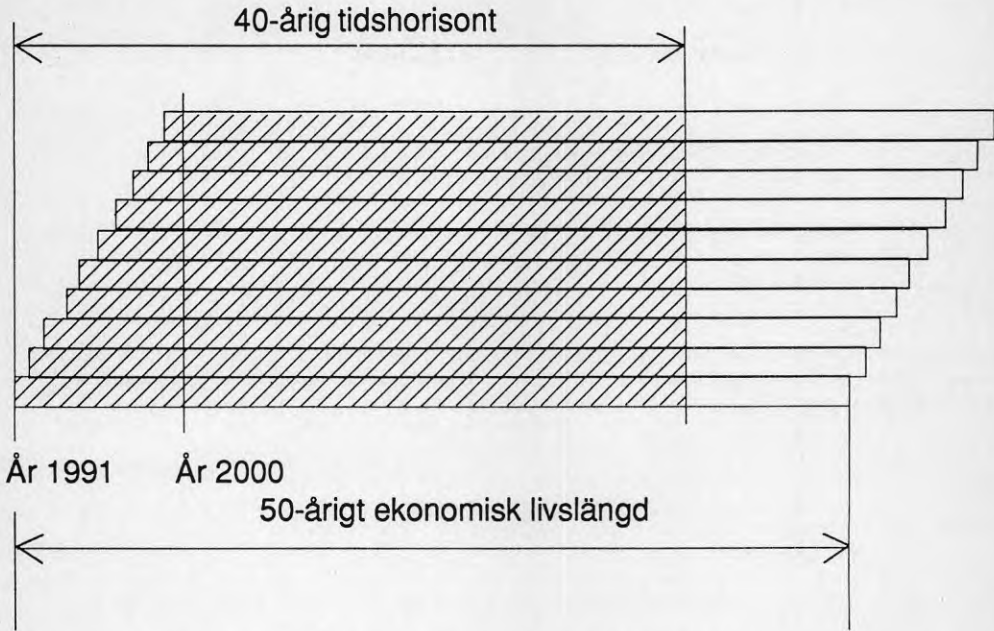
Tabell 3.3 Antaganden om ekonomisk livslängd för olika intäcks- och kostnadsposter.

Olika poster	Ekonomisk livslängd
Bostadsrättslägenhetens lägesvärden	Evig livslängd
Marklösen	Evig livslängd
Grundläggning	50 år
Gatuinvesteringar	40 år
Bussar	15 år
Skolor	40 år

Låt oss kommentera antagna ekonomiska livslängder och börja med lägesvärdena för bostadsrättslägenheterna.

Med åren blir lägenheten mindre värd, om vi bortser från värdestegringar. Om huset står i 50 år och sedan måste ersättas, måste bygginvesteringen vara avskriven efter 50 år. Däremot försvinner inte *lägesvärdet* för lägenheten efter dessa 50 år. Det är lika stort, bortsett från värdestegring, om vi gör en kalkyl i reala termer, vilket vi gör här (d v s bortser från inflation).

Beräkningarna har gjorts efter det mönster som illustreras i nedanstående figur:



På samma sätt antar vi att marken i alternativ användning också har en evig livslängd.

Grundläggningen varar så länge huset står, d v s 50 år.

Vad gäller den ekonomiska livslängden för gatuinvesteringar och bussar har vi följt gängse schablonantaganden, 40 respektive 15 år.

Vad skolor beträffar utgår man från 35-40 års ekonomisk livslängd - vi har stannat för 40 år.

När vi sedan på vanligt sätt drar kostnader från intäkter får vi nettot i den samhällsekonomiska utvärderingen. Vissa av de inkluderade kostnadsposterna finns återspeglade i stadens budget. Dessa effekter skall också särredovisas.

Vi övergår till att redovisa de data, som använts vid beräkningarna. I sammanfattningen begränsar vi redovisningen till data, som använts för fallet med byggande av 300 lägenheter/år under 10 år. För fallet med 450 lägenheter per år hänvisas till avsnittet om data med undantag av marknadsvärden för bostadsrättslägenheter. De redovisas även i sammanfattningen.

Marknadsvärden för bostadsrättslägenheter.

Centralt belägna lägenheter betingar normalt högre *marknadsvärden* än perifert belägna. Orsaken är fördelarna av närhet till centrum, inkluderat närheten till arbetsplatser. Fördelarna inkluderar värdet av diskonterade insparade pendlingskostnader jämfört med en mer avlägset belägen bostad. Detta är ett huvudskäl för högre fastighetsvärden i centrala lägen.

Det är välkänt att miljöfördelar som sjöutsikt kan ge betydligt högre marknadsvärde för lägenheter som har denna fördel.

Det är viktigt att framhålla skillnaden mellan marknadsvärdet på en villa och på bostadsrättslägenhet i en andrahandsupplåtelse.

I en villas marknadsvärde inkluderas kapitaliserad hyra avsedd att täcka produktionskostnaden. En sådan kapitaliserad hyra är *inte* inkluderad i bostadsrättens marknadsvärde. Där betalar innehavaren hyra utöver "insatsen" - köpeskillingen för lägenheten. Det behöver inte villaägaren göra. Att betala ränta och amortering på huslån är en annan historia - det motsvarar vanligen i stort sett den del av bostadsrättsinnehavarens hyra som svarar mot byggkostnaden.

Det betyder, att marknadsvärdena, som tas upp här nedan, *inte* inkluderar någon kapitaliserad hyra, som täcker produktionskostnaderna. När vi kommer till utgiftssidan kan vi alltså utelämna dessa kostnader. Då vi förutsatt, att lägeheternas produktionskostnader är lika, oberoende av var de byggs, bereder oss förfarandet inga bekymmer. Vi bör komma ihåg, att kalkylen i denna mening är att betrakta som en "nettokalkyl".

För de olika bebyggelsealternativen utgörs ytterligare intäktsposter av värden som skolor, teknisk service, gator, trafikleder, kollektivtrafik etc. ger upphov till - om de inte kapitaliseras i lägenhetsvärdena. Några sådana värden redovisas inte här, därför att vi utgått från att de approximativt torde vara lika stora i de parvis studerade alternativen.

Ett problem vid bedömningen är, att det finns få bostäder med sjöutsikt i Västerås, och ännu färre som nyligen varit till salu. Det finns dock exempel. En radhusvilla (130 kvm) med sjöutsikt i Kv. Teglet har nyligen värderats till 1,1 miljoner kronor. Detta skall jämföras med en på det hela liknande radhusvilla (137 kvm) i Skälby - utan sjöutsikt - värderad till 725 000 kronor.

Båda områdena ligger ungefär lika långt från centrum. Den väsentliga skillnaden är att i kv Teglet, endast ett par hundra meter från Mälaren och småbåtshamn, sjöutsikten ger ett mervärde på ca 375 000 kronor.

I tabell 3.4 presenteras bedömningar av marknadsvärden för bostadsrättslägenheter i andrahandsupplåtelse, gjorda av K-konsult för vår räkning.

Tabell 3.4 Marknadsvärden för bostadsrättslägenheter (100 kvm) vid upplåtelse i andra hand.

Skerike	150 000 kr/lgh
Åkesta	150 000 kr/lgh
Östra Holmen	500 000 kr/lgh
Notudden	450 000 kr/lgh
Mälarparken	450 000 kr/lgh
Östra Hamnen	480 000 kr/lgh

Inverkan av sjöutsikt och/eller centralt läge förutsätts ge ett mervärde av 300 000-350 000 kr.

Frågan är emellertid hur värdena skall tolkas: avser de värden *före* eller *efter* tillkomsten av 3 000 lägenheter? Det är intressant, eftersom det är välbekant, att marknadsvärdet för den marginella nybyggda lägenheten beror på antalet nya lägenheter, man väljer att bygga.

Nu är det inte tänkt, att 3 000 lägenheter skall byggas ögonblickligen. Meningen är att sprida byggandet över 10 år, alltså 300 lägenheter per år. Dessa lägenheter kan antingen ersätta 300 rivningsfärdiga lägenheter och utgör då inget nettotillskott. Värdet på den på marginalen tillkommande lägenheten är då konstant. För enkelhetens skull förutsätter vi detta här. I det fallet är det fortfarande utgångspriset som gäller, om man tänker sig en kontinuerlig utveckling.

Alternativt kan man räkna med en efterfrågan, som suger upp detta nytillskott, nettotillskott. Då ligger värdet på den marginella lägenheten ständigt vid utgångspriset i reala termer om man antar en kontinuerlig utveckling.

Emellertid kommer i detta fall värdena för de inframarginella lägenheterna att öka. För enkelhetens skull bortser vi från detta i fortsättningen.

Hur kan MälARBanan komma att påverka fastighetsvärdena i Västerås? Reduktionen i pendlingstid till Stockholm blir avgörande. De, som främst kan tillgodogöra sig fördelen av höjda mark- och fastighetsvärden, är lägen i närheten av centralstationen. En kombination av av närhet till sjön och centralstationen i första hand är attraktivt, men att värdestegringarna snabbt "klingar ut" med ökat avstånd till centralstationen.

Som underlag för att beräkna denna höjning av markvärden har K-konsult jämfört förhållandena i Enköping och Västerås. Trots att Enköping endast har ca 35 000 invånare mot Västerås 120 000 ligger värdena på bostadsrätter 25-30% högre i Enköping. Enköping ligger ju inom Stockholms "influenzområde". Mäljarbanan skulle placera även Västerås inom detta område eller i varje fall kraftigt påverka förhållandena om pendlingstiden mellan städernas centra reduceras från 1 timma och 20 minuter till 45 minuter.

Självfallet kan man inte räkna med några höjda värden innan Mäljarbanan byggts ut. Det beräknas ske först om 4-5 år räknat från i dag (1992).

Mot denna bakgrund bedömer K-konsult att värdet av lägenheter i närheten av centralstationen i Västerås ökar med ca 30% när Mäljarbanana byggts.

Vi har utgått från K-konsults beräkningar och antagit, att fastighetsvärdena i Östra Hamnen stiger med 30%, med 20% i Vattenfalls område och med 10% i Mäljarparken. För Östra Holmen har influensen "klingat ut" - ingen höjning. Detsamma gäller för Skälby och Åkesta.

Detta betyder, att för fallet med byggandet av 450 lägenheter per år tillämpas de värden på bostadsrättslägenheter, som visas i tabell 3.5.

Tabell 3.5 Marknadsvärden för bostadsrättslägenheter (100 kvm i andrahandsupplåtelse).

Skerike	150 000 kr/lgh
Åkesta	150 000 kr/lgh
Östra Holmen	500 000 kr/lgh
Vattenfalls område	540 000 kr/lgh
Mäljarparken	495 000 kr/lgh
Östra Hamnen	624 000 kr/lgh

Kostnadsdata

Låt oss identifiera vilka kostnadsposter vi inkluderar i vår samhällsekonomiska utvärdering:

- * Marklösen
- * Grundläggning
- * VA, värme, el
- * Trafikleder
- * Skolor
- * Kollektivtrafik

Kortfattat följer viktiga data för respektive kostnadsposter vi använder i kalkylerna.

I tabell 3.6 presenteras K-konsults bedömning av *marklösen* per lägenhetsyta. K-konsult har antagit 0,3 i exploateringstal för Skerike och Åkesta och 0,5 för övriga områden. Det ger värdena i tabell 3.6.

Tabell 3.6 Kostnaden för marklösen per lägenhet (100 kvm) i olika områden. Fallet med 300 lägenheter per år.

Skerike och Åkesta	1 000 kr
Östra Holmen	2 000 kr
Notudden	10 000 kr
Mäljarparken	10 000 kr
Östra Hamnen	200 000 kr

Kostnaden för marklösen varierar alltså mycket mellan områdena.

Som väntat ligger de högst i Östra Hamnen och Vattenfalls område; lägst i Skerike och Åkesta.

Centralt belägen mark har en mer värdefull alternativ användning i dag. Värdet av marken i denna användning kan sålunda betydligt överstiga värdet för råmark i perifera lägen. Där bestäms värdet vanligen av markens avkastning för skogs- eller jordbruk.

Detta gäller t ex marken i *Östra Hamnen*. Som namnet anger används den i dag för hamnverksamhet. Allteftersom mark här tas i anspråk betyder det att hamnverksamheten succesivt flyttas till annan plats. Staden överväger att flytta verksamheten västerut till Djuphamnen, Västra Hamnen. Där finns ledig kapacitet. Inga merkostnader för kajbygge uppstår, "endast" flyttkostnader plus kostnader för nya magasin. De senare kan bli betydande, om man omedelbart flyttar hela verksamheten. I de tänkta planerna finns ej denna ögonblickliga totalavveckling av Östra Hamnen. Trots detta beräknas flyttkostnaden till 200 000 kr per lägenhet i Östra Hamnen.

Att avveckla t ex silosverksamheten på kort sikt blir mycket kostsamt. Det finns därför anledning att tills vidare låta verksamheten fortgå. I stället bör hamnverksamheten avvecklas först, då den relativt billigt kan flyttas till Västra Hamnen.

Vi skall nu kommentera fallet med byggandet av 450 lägenheter per år.

För *Vattenfalls område i Viksäng* får man beräkna relativt dyr intrångslösen. Den omfattar verkstäder, förråd, lagerytor, industrispår samt anläggningar för reservkraftverk som oljecisterner och kolupplagsplats.

Även om värdet av marken kan vara lågt i nuvarande användning för Vattenfall, innebär den en *option* för annan potentiellt värdefullare användning i framtiden. Detta optionsvärde bör vägas in vid bedömningen av rimligt markvärde för detta område.

För Vattenfalls område räknas med en inlösen av 100 000 kr per lägenhet. Eftersom vi räknat med 10 000 kr för Notudden, får vi 55 000 kr i ett ovägt medeltal. Det redovisas i tabell 3.7.

Då marken i Östra Hamnen exploateras högre i detta fall (800 i stället för 600 lägenheter) minskar självfallet marklösen per lägenhet. Den blir 150 000 kr i stället för 200 000 kr.

Tabell 3.7 Kostnad för marklösen per lägenhet i olika områden.
Fallet med 450 lägenheter per år.

Skerike, Åkesta	1 000 kr
Östra Holme	2 000 kr
Notudden, Vattenfall	55 000 kr *)
Mälarparken	10 000 kr
Östra Hamnen	150 000 kr

*) Genomsnitt av markvärde för Notudden och markinlösen för Vattenfalls område (d v s 10 000 kr respektive 100 000 kr).

Grundläggingskostnaderna per kvm våningsyta varierar beroende på

- * markförhållanden
- * exploateringsgrad.

Marken kan bestå av t ex morän och berg å ena sidan eller lera, där dyrbar pålning krävs. Exploateringsgraden bestäms väsentligen av förväntade marknadsvärden på lägenheterna som byggs. Att dessa blir höga är uttryck för att det finns anledning att hushålla mera med marken. Ju högre marknadsvärden på bostadsrättslägenheter, desto högre hus finns det anledning att bygga. För de utvalda områdena får detta bli följande konsekvenser:
Skerike har dels flack jordbruksmark med lera, dels skogsmark med morän och berg omväxlande. Här förutsätts tvåvånings bostadshus. Den relativt låga exploateringsgraden ger ganska hög kostnad per kvm lägenhetsyta för grundläggning, nämligen 800 kr.

I Notudden, Mälarparken och på Östra Holmen behöver man inte påå i samma utsträckning som i Östra Hamnen. Östra Hamnen antas ligga på utfylld lermark, ca 15 m djup. Med en bebyggelse på i snitt fem våningar och pågrundläggning blir den genomsnittliga kostnaden för grundläggning ca 750 kr per kvm våningsyta. Den höga exploateringsgraden tenderar att minska kostnaden per kvm våningsyta. I tabell 3.8 presenteras grundläggningskostnader.

Tabell 3.8 Grundläggningskostnader per lägenhet (100 kvm) för olika områden.

Skerike och Åkesta	80 000 kr
Östra Holmen	45 000 kr
Notudden	55 000 kr
Mälarparken	45 000 kr
Östra Hamnen	75 000 kr

Investeringskostnaderna för VA, värme och el behandlas på gängse sätt. Befintlig kapacitet har däremot ingen alternativ användning. Den representerar "sunk costs" och står "gratis" till förfogande - i mån av tillgänglig, ledig kapacitet.

Fjärrvärme har genomgående förutsatts för uppvärmning i alla alternativ. I tabell 3.9 presenteras investeringskostnaderna.

Tabell 3.9 Investeringskostnader för BA, värme och el i samband med att ett område börjar exploateras. Fallet 300 lägenheter per år.

Traditionellt byggande

Område	Kostnader i miljoner kronor			
	Totalt	VA	Värme	El
Skerike	32	20	2	10
Åkesta	27	5	5	12

Sjönära byggande

Område	Kostnader i miljoner kronor			
	Totalt	VA	Värme	El
Östra Holmen	11	4	3	4
Notudden	3	1		
Mälarparken	3	1	1	1
Östra Hamnen	3	1	1	1

I övrigt blir kostnaderna för VA, värme och el 22,6 milj kr per år vid traditionellt byggande och 3,5 milj kr per år vid centralt, sjönära byggande. Huvudskälet till den stora skillnaden är den högre exploateringsgraden i de centrala och/eller sjönära lägena.

Övriga kostnadsdata presenteras mer summariskt. För utförligare genomgång hänvisas till kapitel 6, bilaga 1, i *Stadsbyggnadsekonomi (1991)*.

Låt oss kommentera *investeringskostnader för trafikleder*. Vid utbyggnad i Skerike och Åkesta bedöms att Västerleden inklusive Vallbyleden måste byggas. Det förklarar en stor del av kostnaderna.

Utbyggnad av Östra Holmen förutsätter en broförbindelse, som beräknas kosta 26 miljoner kronor. En så hög exploatering av Mälärstranden, som det är fråga om, måste också leda till att Björnövägen byggs ut till fyra körfält.

Kostnaden 23 miljoner kronor för Östra Hamnen gäller omdisponeringar satt båttrafiken får ny tillfart till silokajen.

I den samhällsekonomiska utvärderingen ingår intäkter för bostadsrättslägenheterna. Skillnader i biltrafikantkostnader p gr a olika lägen, kapitaliseras genom skillnader i marknadsvärden för de olika bostadslägena.

Att inkludera biltrafikantkostnader vore därför att göra sig skyldig till dubbelräkning, vilket vi gärna undviker.

Däremot inkluderar vi *investeringskostnader för kollektivtrafik*, som vi kan räkna med i de olika alternativen. Skälet är att biljettpriset är lika, oberoende av avstånd. Kommunens avståndsberoende kostnader är därför inte diskuterade i värdena för bostadsrätterna.

Vissa skillnader i pendlingskostnader vid kollektivtrafik beroende på lägesskillnader t ex i tidsinsatser kan antas vara kapitaliserade i form av olika lägesvärden för fastigheter i olika lägen. Liksom för biltafikanter kostnader bör vi *inte* räkna med dessa kostnadsposter, det innebär dubbelräkning. I den samhällsekonomiska kostnads- och intäktskalkylen medräknas därför endast *drift- och investeringskostnader för fordonen*.

Kostnader för skolor inkluderar låg-, mellan- och högstadieskolor. Såväl investerings- som driftkostnader för nya skolor beräknas. Efter 35-40 år bör en skola moderniseras. Det är på sätt och vis den ekonomiska livslängden. Då uppkommer dels investeringskostnader för moderniseringen, dels "nya" driftkostnader. Vi har förutsatt en 40-årig ekonomisk livslängd.

I princip bör man som alternativkostnad också ta upp en hyra eller en beräknad försäljningsintäkt för befintliga skolor. Enligt skolkontoret är dock försäljningsintäkterna i berörda fall så låg att man approximativt kan bortse från den.

I *Skerike* tillkommer under den studerade 10-årsperioden en tvåparallellig LM-skola samt två en-parallelliga. Ny högstadieskola för 9 klasser tillkommer också. På motsvarande sätt byggs i *Åkesta* ny två-parallellig LM-skola plus ny en-parallellig LM-skola. Det tillkommer även ny högstadieskola. Ingen kapacitet i befintliga skolor kan utnyttjas i detta alternativ.

På *Östra Holmen* måste också byggas skolor. Det bör tillkomma en LM-skola för 12 klasser samt en LM-skola för 5 klasser. En högstadieskola för 6 klasser bör också byggas.

För skolbarnen i områdena vid *Notudden och Mälarparken* kan ledig kapacitet i Vikängsområdet utnyttjas. En LM-skola för 12 klasser bör byggas samt en för 6 klasser. Bl a bör också en ny högstadieskola för 6 klasser tillkomma.

För alternativet sjönära byggande kan kapacitet i närbelägna LM-skolor utnyttjas vad gäller Östra Hamnen. Ny LM-skola måste dock byggas här också.

Resultat

Redan en snabb översiktsskalkyl kan ge en ganska god bild av vilka områden som sannolikt är mest lönsamma att bygga ut. I tabell 3.10 visar vi en sådan preliminär översiktsskalkyl. Där dras marklösen och kostnader för grundläggning från intäkter per lägenhet och ger ett täckningsbidrag för övriga kostnader.

Tabell 3.10 Lönsamhet per lägenhet i olika områden. Grov översiktsskalkyl (kr/lägenhet).Fallet med 300 lägenheter per år.

Område	Intäkter	Marklösen	Grundläggning	Täckningsbidrag
Skerike/Åkesta	150 00	1 000	80 000	69 000
Östra Holmen	500 000	2 000	45 000	453 000
Notudden/Mälarparken	450 000	10 000	55 000	385 000
Östra Hamnen	480 000	200 000	75 000	205 000

Om vi tills vidare antar att övriga kostnader, som bör beaktas, inte avsevärt skiljer sig mellan områden, kan vi dra intressanta slutsatser. Främst att det är oerhört lönsammare att bygga sjönära än traditionellt.

Täckningsbidraget vid utbyggnad i Östra Hamnen är nära *tre gånger så stort* som vid utbyggnad i Skerike-Åkesta. Täckningsbidraget för Östra Holmen är i sin tur mer än *dubbelt så stort* som för Östra Hamnen medan det för Notudden/Målarparken ligger mellan värdena för de sistnämnda. Detta ger en preliminär vägledning för att bestämma den *optimala turordningen* för utbyggnad av de olika områdena.

Enligt översiktskalkylen bör utbyggnaden ske i följande ordning: Östra Holmen, Notudden och Målarparken, Östra Hamnen. Att Östra Hamnen kommer sist beror på höga kostnader för marklösen. Det betyder inte höga kostnader för inlösen, eftersom staden redan äger marken. I stället är det relativt höga kostnader för att flytta hamnverksamheterna till Västra Hamnen.

Vi övergår till att presentera resultat från datakörningar som gäller huvudkalkylen för två fall - utbyggnad av 300 respektive 450 lägenheter per år. Det gör vi i tabellerna 3.11 och 3.12. Av tabell 3.11 (300 lgh/år) kan utläsas en nettoskillnad mellan sjönära och traditionellt byggande på nära en miljard (i nuvärde). Grunden till skillnaden ska sökas främst på intäktsidan: 952 miljoner kr vid sjönära alternativ jämfört med 301 miljoner kr vid traditionellt byggande. Även de totala kostnaderna är högre vid traditionellt byggande, 809 milj kr mot 520 milj kr för det sjönära.

Intäkterna vid traditionellt byggande täcker inte på långa vägar beräknade kostnader. Underskottet blir 508 milj kr. Då ska vi komma ihåg, att vi inte inkluderat några som helst intäkter för VA, värme, el, trafikleder, kollektivtrafik eller skolor. Dessa kan vara svåra att skatta, men eftersom vi antagit att de rimligen är lika stora oavsett alternativ kan vi kvitta dem mot varandra, utan att behöva göra denna uppskattning.

Tabell 3.11. Samhällsekonomisk kostnads- intäktskalkyl (milj kr).Fallet med 300 nya lägenheter per år Huvudalternativ (turordning:Östra Holmen, Notudden och Målarparken, Östra Hamnen).

Poster	Traditionellt byggande (A)	Sjönära byggande (B)	Skillnader mellan mellan alternativen (B-A) (Merintäkt)
Intäkter för lägenheterna	301	952	651
Marklösen	6	73	-67
Grundläggning	176	114	-62
VA, värme, el	227	45	-182
Trafikleder	82	56	-26
Kollektivtrafik	90	24	-66
Skolor	228	208	-20
Totala kostnader	809	520	-289
NETTO	-508	432	940

Likvärdigheten betyder exempelvis att barnen får ungefär samma förutsättningar vad gäller skolor i de olika bebyggelsealternativen. Det betyder vidare att alla lägenheter får ungefär samma komfort vad gäller VA, värme och el, att de får samma möjligheter att ta sig fram via trafikleder och kollektivtrafik oberoende av läge. En helt annan sak är, att det kan *kosta* olika att erbjuda dessa tjänster i olika lägen. *Detta* är däremot redovisat i kalkylerna.

Intäkterna från ett sjönära byggande räcker mer än väl att täcka beräknade totala kostnader. Det blir t o m ett överskott på 432 milj kr. För enskilda kostnadsposter är det värt att notera, att det sjönära byggandet lönar sig väl, trots dryga kostnader för marklösen. Här ligger 73 milj kr mot endast 6 milj kr vid traditionellt byggande.

På motsvarande sätt visar tabell 3.12 resultatet vid fallet med byggande av 450 lägenheter per år. Nettoskillnaden blir drygt 1,5 miljarder kr till fördel för ett sjönära byggande. Det är alltså inte fråga om "småpotatis" i skillnader mellan att bygga traditionellt och sjönära. Det finns mycket stora potentiella vinster för kommunens medborgare att göra genom att lokalisera stadens bostadsbyggande mot sjönära lägen.

Ett annat sätt att se det på är: För varje år man "underlåter" att bygga vid sjön, går man miste om stora potentiella vinster.

Tabell 3.12 Samhällsekonomisk kostnads-intäktskalkyl (milj k Fallet med 450 nya lägenheter per år. Huvudalternativ (turordning: Östra Holmen, Notudden, Mälarparken, Östra Hamnen).

Poster	Traditionellt byggande(A)	Sjönära byggande (B)	Skillnader mellan alternativen (B-A) (Merintäkt resp merkostnad)
Intäkter för lägenheter	451	1 628	1 177
Marklösen	9	132	123
Grundläggning	264	175	-89
VA, värme, el	309	65	-244
Trafikleder	82	59	-2
Kollektivtrafik	116	35	-81
Skolor	342	273	-69
Totala kostnader	1 122	739	-383
NETTO	-671	889	1 560

Till sist redovisar vi effekterna av kostnadsposter som ger konsekvenser antingen direkt på stadens budget eller i form av kommunal finansiering av något slag.

Belastningen på stadens budget blir störst vid traditionellt byggande. Med 300 lägenheter per år kostar det inemot 300 milj kr mer än vid sjönära byggande. Motsvarande belopp med 450 lägenheter per år under 10 år blir drygt 400 milj kr till det sjönära byggandets fördel. Även med detta mer inskränkta beslutskriterium skall man sikta mot ett sjönära byggande.

Den bästa turordningen erhålls genom att variera i vilken ordning de olika områdena tas i anspråk vid sjönära byggande. Vi skall presentera resultaten från datakörningar med ett par andra turordningar. Vi redovisar också effekterna på nettot av att man för den bästa turordningen varierar marknadsvärdena för bostadsrättslägenheterna såväl uppåt som nedåt.

Den bästa turordningen var: Östra Holmen, Notudden/Vattenfall, Mälarparken, Östra Hamnen. Näst bästa turordning var: Notudden/Vattenfall, Mälarparken, Östra Hamnen, Östra Holmen. För fallet med 300 lägenheter per år får man då en nettoskillnad av 924 milj kr, vilket inte skiljer mycket från bästa alternativ. Det spelar uppenbarligen ingen stor roll om man börjar bygga på Östra Holmen, vid Notudden eller i Mälarparken. Motsvarande netto vid fallet med 450 lägenheter per år blir 1 529 milj kr. Det bekräftar den nyss dragna slutsatsen.

Vi har även räknat på en tredje turordning: Östra Hamnen, Östra Holmen, Notudden/Vattenfall och Mälarparken. Skillnaden i netto mellan sjönära och traditionell utbyggnad blir vid fallet med 300 lägenheter per år 858 milj kr. till det sjönäras fördel. Motsvarande skillnad vid fallet med 450 lägenheter per år blir 1,5 milj kr. Även om man vid denna turordning får kraftiga skillnader till ett sjönära byggandes fördel, så gör man vinster genom att senarelägga en utbyggnad av Östra Hamnen.

Slutligen presenterar vi resultaten av att variera marknadsvärdena för bostadsrättslägenheter vid sjönära byggande såväl uppåt som nedåt.

Reducerar vi dessa marknadsvärden i samtliga sjönära områden med 50 000 kronor, så blir *skillnaden* i nettot mellan sjönära och traditionellt byggande 852 milj kr vid fallet med 300 lägenheter per år och 1 362 milj kr i fallet med 450 lägenheter per år. Detta vid bästa turordning. Dessa värden ska jämföras 940 milj kr resp 1 560 milj kr, som presenterats som vårt huvudalternativ - d v s en minskning med 88 resp 198 milj kr.

Om man i stället *ökar värdet* från 500 000 kr till 600 000 kr för Östra Holmen ökar skillnaden i netto med 80 milj kr i fallet med 300 lägenheter och med 108 milj kr i fallet med 450 lägenheter.

Västerås komparativa fördelar.

Till en orts komparativa fördelar hör inte bara de industriella förutsätt-ningarna utan även boendemiljö, service, fritidsmöjligheter, lokal skattenivå etc.

För exempelvis ABB, som dominerar industrisysselsättningen i Västerås, Skulle ett varierat utbud av attraktiva bostäder med centrala lägen och/eller sjöutsikt vara till stor nytta. Det skulle kunna utnyttjas som tungt vägande argument vid nyrekrytering eller för att få behålla dugande personal, som får lockande anbud från företag på annan ort.

Vi erinrar om att varje dag pendlar ett betydande antal anställda från Stockholm till Västerås. Ett utbud av attraktiva lägenheter skulle kunna locka dessa att överge pendlingen och bosätta sig i Västerås - en gynnsam konsekvens för skatteunderlaget. Man kan även förhindra att pendlare i andra riktningen tröttnar på pendlingen och flyttar till Stockholm. För staden innebär detta fördelar *utöver* vad som framkommer i vår samhällsekonomska kalkyl.

En ytterligare ambition utöver att bygga bostäder och kontor i Östra Hamnen och dess närhet finns med. Området bör göras attraktivt som köp-och strövområde, ett slags "Fisherman's Wharf" eller "Pier 39" som omnämns i inledningen. Det skulle innebära en vitalisering av området och öka attraktiviteten, sannolikt till gagn för hela staden. Pluseffekten skulle ytterligare höja fastighetsvärden i området, av intresse att räkna med i lönsamhetskalkylen; jämför vår känslighetsanalys ovan!

Ett tredje uppslag är att göra en gång- och cykelbana längs hela östra stranden från Östra Hamnen till Östra Holmen. Den är inte medräknad i kalkylen ovan.

Ett fjärde uppslag gäller utbyggnad av högskolan. Bakgrunden är denna:

En orts eller regions växtkraft kommer till stor del att ligga i högteknologiska branscher. Dessa är beroende av nära och säker tillgång till högt utbildad arbetskraft. Kontakter med en vital forskningsmiljö inom respektive fält är också betydelsefullt.

På utbildningssidan finns ett starkt sug mot Stockholms- och Uppsalaregionerna. För att inte hamna i dess "bakvatten" är idén att bygga ut en teknisk högskoleutbildning i Västerås. Mot den bakgrunden har idén om ett forskningscentrum förts fram i kapitel 1.

Slutligen några tankar kring en Mälarbana. Självklart blir en sådan till stort gagn för Västerås. Det skulle reflekteras i bl a ökade fastighetsvärden i närheten av centralstationen. Lönsamheten av detta för ett bostadsbyggande med sjöutsikt har studerats i undersökningen.

En minskning av restiden Västerås-Stockholm från 1 timme och 20 minuter till 45 minuter medför ökat resande i båda riktningarna. Allt annat lika betyder det att fler, som bor i Västerås, kommer att pendla till Stockholm och tvärtom. På lite sikt kan man också få till stånd en omflyttning.

Genomförandeproblem.

En viktig fråga är, vilka mål staden har med sitt markinnehav, respektive vad man kan uppnå genom att enbart lita till planmonopolet.

Av berörda områden äger staden en del: Östra Hamnen, Notudden och Östra Holmen. Andra äger man inte: Vattenfalls mark och SMT:s område intill Mälarparken, som är av stort potentiellt intresse att bebygga.

Det är viktigt att beakta, att om staden inte äger marken, så innebär planmonopolet endast att man kan *förhindra eller försena* ett byggande. Det är knappast vad man kan rekommendera mot bakgrund av presenterade kalkyler, snarare tvärt om. En exploatering av strandområdena bör ske snarast.

Vi rekommenderar därför att staden siktar till att mer aktivt köpa upp mark och fastigheter i attraktiva lägen. Man kan också överväga att sälja av mark och fastigheter i andra, mindre attraktiva lägen. Vad finns det för anledning för staden att *i sig* ha ett stort mark- och fastighetsinnehav? Genom att följa resonemanget, behöver ett markköp inte belasta budgeten. Man "byter" ett för staden ointressant markområde mot ett annat, som är intressant, om man så vill.

Hur får staden del i mervärdena i sjönära byggande, snarare än att dessa går till förstagångsinnehavare av bostadsrättslägenheter? Det är en fundamental fråga.

Vi tror, att staden bör presentera en helhetssyn för statsmakten. Den synen kan se ut så här: Gör vi ingenting i Västerås kan vi snabbt "tappa mark". ASEA:s huvudkontor ligger inte längre här. Genom fusionen till ABB finns det i centrala Europa.

Det gäller för stat och stad att satsa på kreativa åtgärder för Västerås, annars finns risk framöver, att Sverige får ytterligare en ort i behov av statligt stöd. Riskerna kan reduceras, om staden får använda markvärdena i ett sjönära byggande till att delfinansiera ett elektrotekniskt forskningsinstitut. Ett sådant institut skulle stärka stadens attraktivitet för såväl ABB som andra företag. Det kan "knoppa av" sig och ge framtida sysselsättning och växtkraft för staden. Detta skulle kunna vara ett viktigt argument i samtal med regeringen.

Staden kan exempelvis föreslå regeringen att göra ett undantag från lagreglerna och för t ex 10 år tillåta att staden tillgodogör sig vinsterna av ett sjönära byggande mot att vinsterna tillförs en stiftelse för att finansiera ett sådant forskningsinstitut i Västerås.

Vattenfalls område ägs inte av staden. Frågan är om inte staden kan ta lite aktiva initiativ. Det kan även finnas anledning, att med Vattenfall föra på tal möjligheterna att på deras område med dess laboratorier starta nämnda elektrotekniska forskningsinstitut med samfinansiering från staden, Vattenfall, ABB och staten.

Ett annat problem är Östra Hamnens område. Självfallet vill hamndirektören behålla det för sin verksamhet - ingen vill mista något han förfogar över gratis. Det gäller t ex även hamndirektören i Stockholm. Han är motståndare till Stockholm stads planer att i ökad omfattning utnyttja hamnområden för sjönära byggande.

Invändningen som i sak kan riktas mot sådana planer i Östra Hamnen är de stora kostnader, som är förenade med att flytta hamnen. Dessa måste dock beläggas med en objektiv, grundlig utredning. Vad som finns är en "tunn" offert från NCC.

Börjar staden ta ut hamnavgifter på Östra Hamnen i nivå med områdets förväntade intäkter i alternativ användning, torde hamndirektörens intresse för att flytta till Västra Hamnen öka snabbt.

Ett annat problem är utformningen av ett sjönära byggande samt produktion och finansiering av det. Vi föreslår staden, vad utformningen beträffar, att man satsar en summa pengar på en stor pristävling för arkitekter. Vad gäller produktion och finansiering bör staden i dagens lågkonjunktur kunna komma fram till mycket goda förhandlingslösningar med några byggföretag. Det kan bli en vara att gå med på att ge företagen vissa byggrätter mot att de åtar sig att finansiera exempelvis ett antal professurer i ett forskningsinstitut i Västerås. Andra möjligheter finns och bör givetvis beaktas.

Slutsatser.

I detta kapitel har vi redovisat en samhällsekonomisk utvärdering av två alternativa planer för bebyggelse. Det ena avser vad vi kallat ett "traditionellt" byggande, d v s att man bygger "som vanligt" med expansion mot stadens periferi i norr, nordost eller nordväst. Det andra, som vi kallat "sjönära" byggande, bryter mot denna tradition. Det kan sägas innebära att Västerås vänder sig mot sjön. Redan vikingar och handelsfolk hade ju detta stora intresse i Aros "barndom" - havet !

Vi har studerat lönsamheten i valet av turordning för utbyggnad av de olika områdena. Känslighetsanalysen visar att bästa turordningen är: Östra Holmen, Notudden/Mälarparken, Östra Hamnen. Skillnaden i nettot blir inte särskilt stor om man väljer att börja bygga på Notudden och i Mälarparken.

På Östra Holmen måste självfallet all infrastruktur byggas upp från grunden. Det som gör området så lönsamt att bebygga är intäktssidan. Här kan man få lägenheter med magnifik sjöutsikt "runt om". Det är miljöfördelar som familjer annorstädes, t ex i Stockholm, är beredda att betala för med betydande belopp. Om så är fallet, kan man tryggt utgå från att det är faktiska värden, inga "papperskonstruktioner".

Det är viktigt att här poängtera, att turordningen trots allt inte är kalkylens stora, tunga slutsats. Det är i stället att man faktiskt börjar, ju förr desto bättre, med att bygga sjönära *någonstans*. Jämfört med traditionellt byggande är det sjönära överlägset lönsammare, oavsett vilket av de berörda områdena man väljer.

Vi har gjort kalkyler för två fall.

I det ena utgår vi från den givna befolkningsprognosen. Vi antar att 300 lägenheter byggs per år under en 10-årsperiod. Det är kalkylen för detta fall vi hittills främst kommenterat.

I det andra fallet, med 450 lägenheter per år under en 10-årsperiod, antar vi att staten och staden aktivt satsar på kommunikations- och näringspolitiska åtgärder. Exempel är utbyggnad av Mäljarbanan, att göra Östra Hamnen till ett nytt stadscentrum med shopping-, kontor och turistdragande attraktioner som hamnkrog och marint museum. Dessutom kanske man satsar på utbyggnad av högskolan i Västerås med ett elektrotekniskt forskningsinstitut t ex inom Vattenfalls område. Man anlägger en attraktiv gång- och cykelväg från Östra Hamnenängs stranden till Östra Holmen.

Sådana satsningar ger områdena och hela staden attraktivitet. Kalkylmässigt visar sig detta i bl a höjda fastighetsvärden framför allt för centralt belägna Östra Hamnen. I kalkylen har endast räknats med höjda fastighetsvärden i centralstationens närhet som effekt av Mäljarbanans tillkomst. Lönsamheten av att bygga ut detta område kommer att öka väsentligt. Sålunda blir skillnaden i netto mellan sjönära och traditionellt byggande drygt 1,5 miljarder kronor.

KAPITEL 4

Prissättning och finansiering

Roland Andersson

I kapitel 3 antydde problem med prissättning och finansiering vid val av bebyggelsealternativ.

I kapitel 4 skall vi mer ingående ventilera sådana problem.

För det första skall vi diskutera förutsättningar för och konsekvenser av att ta ut marknadspriser för bostadsrätter jämfört med att inte göra det.

För det andra skall vi peka på några alternativa metoder att finansiera utgifter för infrastruktur utan att belasta stadens budget.

Marknadspriser på bostadsrätter.

Enligt rådande bestämmelser för statliga lån till bostadsbyggande får priset, som kommunen eller byggaren tar ut, inte överskrida ett givet pristak. I klartext betyder det, att mervärden, som sjöutsikt innebär, väsentligen tillfaller den bostadskonsument, som råkar stå i kö och få en sådan lägenhet. Detta är en *slumpmässig* överföring av förmögenhet. Ur det allmännas synpunkt finns ingen anledning att acceptera detta.

Ett alternativ är, att samhället självt "tar hem" de netton som produktion av attraktiva bostadsrätter ger. För att göra detta möjligt måste statsmakten ge dispens från nu gällande regelverk och medge att dessa netton hamnar hos första bostadsrättsinnehavaren eller hitta en annan lösning inom regelverket. Begär man dispens är det rimligt att anta, att statens intresse för att bevilja den i hög grad påverkas av dels till vad nettot skall användas och dels övriga villkor i övrigt för upplåtelse av bostadsrätterna.

I det följande skall vi visa på en modell för hur prissättning efter marknadspriser konkret kan organiseras inom ramen för gällande regelverk.

Detta i enlighet med förslag, som Lars-Ake Stenemo utvecklat i kapitel 5

Stenemo föreslår, att en bostadsrättsförening bildas med fem juridiska personer som medlemmar. En av dem är en nybildad kommunal stiftelse för vetenskapliga ändamål. Kravet på minst fem medlemmar kan lösas så, att förutom stiftelsen ingår: företrädare för ortens näringsliv, Sveriges Bostadsrättsföreningars Centralorganisation (SBC), Centralförbundet för socialt arbete (CSA) och representant för det kommunala forskningsinstitutet. Stiftelsen får rätt att köpa samtliga bostadsrätter i områden, där staden bygger med sjöutsikt, samt rätt att till marknadspris sälja dem på andrahandsmarknaden. Det betyder att stiftelsen tillgodogörs skillnaden mellan marknadspriser och kostnader för bostadsrätterna.

Stiftelsens uppgift är *för det första* att stödja vetenskaplig forskning inom för staden angelägna näringsgrenar, t ex elektronik. För detta inrättas ett särskilt forskningsinstitut i Västerås.

För det andra skall stiftelsens överskott vid behov kunna användas för att finansiera investeringar och underhåll i stadens skolor.

För det tredje skall stiftelsen verka för att minska vissa boendesociala problem.

En tänkbar invändning är, att det strider mot kommunallagen, att staden genom marknadspriser tar in betydande netton. Då bör understrykas, att syftet är att överskotten skall användas till invånarnas välfärd i stället för att som annars slumpmässigt delas ut till vissa invånare, som råkar stå väl till i en kö. Vad som råkar stå i kommunallagen är inte skrivet av Gud Fader. Låt oss närmare kommentera de tre punkterna.

För det första har ASEA genom fusionen till ABB numera sitt huvudkontor i centrala Europa. "Gör man ingenting" i Västerås, kan staden fortsätta att "tappa mark" snabbt när det gäller näringsliv och sysselsättning. Det gäller för både stat och stad att satsa på kreativa åtgärder i Västerås om inte landet skall få ytterligare en krisort att stödja. Riskerna kan reduceras om staden får utnyttja markvärdena i sjönära bebyggelse till att delfinansiera ett elektrotekniskt forskningsinstitut. Därigenom blir Västerås attraktivare för såväl ABB som för andra företag. "Avknoppning" kan ge framtida sysselsättning och växtkraft.

För det andra är risken stor att stadens infrastruktur, t ex skolorna, drabbas vid en finansiell kris. Det blir nedläggningar för bl a skolan. En stiftelse av ovan skisserat slag minskar risken för sådana effekter.

För det tredje finns flera olika uppslag för att minska boendesociala problem. Ett par av husen kan bli servicehus för äldre. En andel av lägenheterna kan handikappanpassas - se Stenemos bilaga!

Med en marknadsprissättning vänder man sig till en kundgrupp, som har råd att köpa bostadsrätt i andra hand. Det "nya" är att denna bostadsrätt "i andra hand" handlar om nyproducerade lägenheter och utanför den eventuella, kommunala bostadskön. Tänkbara kunder är t ex äldre personer, vilka vill sälja sin arbetskrävande villa för att få tillgång till bekvämare, attraktivt boende. Därmed skapas *flyttkedjor*. Man behöver inte längre direkt bygga för dem, som primärt saknar bostad. De kan i stället få tillgång till bostäder, som frigjorts genom flyttkedjor.

Alternativa möjligheter att finansiera kommunal infrastruktur.

En alternativ möjlighet att finansiera kommunal infrastruktur är att låta en byggare svara för en skola, ett daghem, att vatten- och avloppsledningar byggs direkt av honom i ett nybyggnadsprojekt inom ramen för en totalentreprenad. Det blir en slags betalning "i natura" efter en förhandlingslösning.

Ett problem blir att få "genomskinliga" och "rättvisa" avtal då det gäller stora, odelbara investeringar i t ex renings-, vatten- och avloppsverk, el- och fjärrvärmeverk, gator och vägar. Skickligheten att förhandla kan vara ojämnt fördelad. Rykten om att någon part grundlurats en annan kan uppstå, även om det är osant. Detta är något, som talar mot de nämnda förhandlingslösningarna.

Ännu ett finansiellt alternativ är, att flera kommunala verksamheter bolagiseras. Det har man gjort i Göteborg. Stockholm överväger möjligheten. Energiverket bildar ett bolag, VA-verken ett annat och stadens skolor ett tredje bolag. Genom bolagisering och koncernbildning kan man nå effektivare styrning av de koncernens verksamheter. Dessutom kan, via koncernbidrag, medel överföras mellan verksamheterna. Grundidén med att föra in kommunala verksamheter "under en hatt" - en koncern - menar jag är en intressant lösning.

I sammanhanget tror jag det är viktigt, att utmönstra den centrala roll begreppet "självkostnad" kommit att få, såväl i lagstiftning för kommuner som i praktisk taxesättning. Det är i själva verket ett "gummibegrepp", omöjligt att definiera entydigt.

Den statliga utredning, som sett över principerna för kommunala taxor, siktar till att utmönstra uttrycket ur lagtexten, dessbättre. Frågan är om man då behöver bolagiseringen. Den kan ju i stort ses som ett sätt att kringgå nuvarande lagtext om självkostnad.

Ett ytterligare alternativ är att på samma sätt som i Swansea (se kap.6) *inte* sälja marken utan ta in arrenden på långsiktiga (t ex 25 år) arrendeavtal. Genom en klausul garderar man sig för risken att inte få del i övontade, kraftiga markvärdesstegringar.

I Swansea betalas arrendet av respektive byggbolag som engångsbelopp för hela arrendetiden. I Sverige delas arrendet vanligen upp i årliga eller månatliga delbetalningar, tomträttsavgifter.

I USA är fastighetsbeskattningen den huvudsakliga finansieringskällan för kommunal infrastruktur. Grunden för detta är, att välmotiverade investeringar - det må vara i vägar, järnvägar, skolor etc - kan förväntas ge utslag i höjda fastighetsvärden. Fastighetsägarna gör då en "oförtjänt markvärdesvinst". En del av denna dras då in till kommunen genom fastighetsskatten och bidrar att finansiera anledningen till värdestegringen.

I Sverige var tidigare fastighetsbeskattningen en kommunal angelägenhet. Nu har den förstatligats. Fördes rättigheten tillbaka till kommunerna skulle ett starkare samband skapas mellan kommunala investeringar i infrastruktur och den här finansieringskällan. Den kan variera mellan olika kommuner efter deras respektive behov. Den behöver knappast vara enhetlig för hela landet som den statliga är. Därmed skulle sannolikt förståelsen öka för det rimliga i denna skatteform. Problemet är att en finansminister normalt har svårt att avhända sig en "mjölkossa".

Ytterligare frågor.

Vattenfalls område ägs inte av staden. Frågan är om man inte skulle ta lite aktiva initiativ här. Det kan finnas anledning att med Vattenfall föra på tal möjligheterna att på deras område med existerande laboratorium starta det nämnda elektrotekniska forskningsinstitutet med skisserad samfinansiering från staden, Vattenfall, ABB och staten.

Östra Hamnen är också ett problemområde. Hamndirektören vill självfallet ha kvar sin verksamhet, som han förfogar över utan större kostnad. Det är allmängiltigt. Så är t ex hamndirektören i Stockholm motståndare till att bygga sjönära inom hamnområdet. Invändningen i sak mot byggandet är de stora kostnaderna för att flytta hamnen. Dessa kostnader måste dock påvisas genom en grundlig, objektiv utredning. Än finns i Västerås endast en "tunn" offert från NCC. Började Västerås stad ta ut hamnavgifter i nivå med områdets förväntade intäkter i alternativ användning, skulle nog hamndirektörens intresse för att flytta till Västra Hamnen öka snabbt.

En ytterligare fråga gäller småbåtsägares önskemål om att även i fortsättningen ha sina båtupplag vintertid på på kommunens förnämsta markinnehav. Självklart vill ingen avhända sig ett privilegium. Beräknades båtplatsavgiften efter bästa alternativa användnings värde torde dock området snabbt bli frigjort för byggenskap. Alternativa uppläggningsplatser torde inte bereda planerarna större besvär att hitta.

KAPITEL 5.

Så förverkligas den nya ekonomiska idén i bostadsproduktionen

Lars-Åke Stenemo

INLEDNING

Projektets bärande idé är att beakta marknadsvärdet av bostadens läge redan vid projekteringen. I det konkreta fallet skall man behandla marknadsvärdet av ett läge med sjöutsikt. Vid villabebyggelse tillkommer normalt tomtkostnaden. Tomtvärdet inkluderar i princip mervärden som sjöutsikt. För flerbostadshus finns inte motsvarande sätt att ta ut kostnaden vid nyproduktion. Där finns i stället ett latent värde, som utfaller vid byte av bostad.

Den potentiella vinsten som ligger i sjöutsiktens mervärde skall inte slumpmässigt tillfalla den, som haft turen att först få tillgång till bostaden. Detta mervärde, för vilket det finns en betalningsvilja, skall i stället tas ut redan av den förste köparen. Intäkten av mervärdet skall tillfalla kommunen och användas så att hela samhället gynnas efter medvetna beslut inom kommunen. I rådande lågkonjunktur krävs sannolikt att mervärdet inkluderas i byggkalkylen för att över huvud taget någon byggproduktion skall ske.

Vidare drivs tesen, att bostadsbyggandet bör inriktas mot dem, som önskar en nyproducerad bostad. En sådan grupp är äldre, som önskar en mer passande bostad. De har sådana bostäder, att flyttkedjor uppstår där det i slutändan frigörs lägenheter, som passar nyetablerade hushåll.

För att genomföra idén föreslås att en stiftelse bildas med intressenter från orten. Kommunen överlåter mark på stiftelsen. Villkoret är att stiftelsens vinstmedel används enligt kommunens önskemål. Stiftelsen bygger bostäder "beställda" av dem som skall bo där. Fastigheterna överlåts till marknadspris. En ny upplåtelseform uppstår - ägarlägenheter.

Det nuvarande systemet för finansiering av bostäder har regler, som gör det nödvändigt med dispens från vissa detaljregler. Regeringen har tillsatt en utredning under hösten 1992 med direktiv att införa upplåtelseformen ägarlägenhet i mitten av 1990-talet.

Kapitlets disposition

Först diskuteras vilka krav, som ställs på bostaden och bostadsbyggandet i dag jämfört med den tid, då det rådde stor bostadsbrist. Det ger bakgrund för att belysa vilka nya medel och instrument, som fordras för att mest effektivt öka graden av måluppfyllelse. Vår idé kräver en ny upplåtelseform - ägarlägenheter. Dess innebörd och effekt behandlas översiktligt.

En viktig fråga är, för vem man producerar. Svaret fordrar en kort genomgång av marknaden och efterfrågan.

Kapitlet avslutas med en diskussion om hur idéerna skulle kunna genomföras. Syftet är att föreslå metoder och lösningar för att enklast klara detta. Utgångspunkten för förslaget är samtidigt att genom metoderna kunna påvisa idéernas effekter. Indirekt visas också vilka bestämmelser, som bör ändras, för att tankegångarna skall kunna få fotfäste i framtida bostadsprojektering.

BAKGRUND

Trångboddheten är avskaffad. Antalet lägenheter motsvarar i stort efterfrågan. Praktiskt taget alla bostäder i Sverige har god standard. Trots detta är allt inte frid och fröjd.

Nya problem, nya brister och ändrade önskemål ställer nya krav på bostäderna. Omvärldens krav och förändringar, t ex kapitalmarknadens avreglering och det samhällsekonomiska läget, fordrar nya lösningar på gamla problem. Sedan det bostadspolitiska programmet inleddes har den disponibla inkomsten ökat kraftigt. Medborgarna har fått möjlighet att efterfråga andra kvalitéer än enbart förbättrad fysisk bostadsstandard.

Lågkonjunkturen ändrar inte det principiella i resonemanget, men den påverkar storleken av gruppen, som är beredd att betala för extra kvalitéer. Individerna föredrar olika saker och prioriterar olika mellan alternativen, som skall höja livskvaliteten.

För att på ett tillfredsställande sätt kunna möta den nya situation vi står inför fordras ett system med den höga flexibilitet och anpassningsförmåga, som endast finns hos marknadsmekanismen.

En fokusering på nya delmål för bostadsproduktionen innebär inte nödvändigtvis, att äldre delmål förkastas. Vissa har fått mindre tyngd, andra har nått sådan grad av måluppfyllelse att fortsatt satsning inte är aktuell. Ett exempel på det senare är målet, att "alla äldre bostäder skall förses med moderna bekvämligheter". Praktiskt taget alla äldre bostäder har i dag en fullt godtagbar standard.

"Nya" mål kan nu sättas i förgrunden, t ex

- * bättre utnyttjande av bostadsbeståndet
- * bättre och tillräckligt många anpassade bostäder för att klara "åldringspuckeln"
- * attraktiva, men lättskötta, bostäder för dem, som inte längre orkarsköta sin villa eller av andra skäl önskar den högre service, som boende i flerbostadshus innebär
- * fler gruppboendestäder och andra lösningar för handikappade och för att minska boendet i institutioner
- * bostäder med särskilt god miljö för handikappade, som är särskilt bundna till sin närmiljö
- * alternativ till villa för dem, som vill förena ägandets rättigheter och möjligheter med det bekväma och kanske centrala boendet i lägenhet.

Det finns även finansiella mål, som att

- * förbättra hushållens sparande och minska "låneekonomin"
- * finna metoder åt kommunerna för att minska kostnaderna vid exploatering av nya bostadsområden.

Det finns en rad ytterligare mål för en framtida bostadspolitik. Detta projekt skall begränsas till ett övergripande mål, nämligen

*** hur kan man på bästa sätt, privat- och samhällsekonomiskt, tillfredsställa en av individuella föredragen styrd bostadsefterfrågan?**

Den bostadspolitiska debatten gäller huvudsakligen två alternativ:

Skall bostadsmarknaden regleras enligt politiskt fastställda normer eller skall bostadsmarknaden tillåtas följa de ekonomiska marknadsmekanismer, som stått i fokus 1)

Vårt projekt har utgångspunkten, att marknadsmässiga principer kommer att gälla i framtiden för bostadsmarknaden. Därför skall vi studera, hur gällande regler måste ändras, vilka ny regler, som bör tillkomma och vilka olika effekter som skilda förutsättningar ger.

UPPLÅTELSEFORMER

Vår nuvarande lagstiftning har gett ett antal klart avgränsade former för upplåtelse av bostäder (se figur 1).

Skall marknadsvärdet redan vid nyproduktion tillåtas slå igenom på bostadens pris innebär det en ny upplåtelseform. Om markvärdet marknadsprissätts genom att insatsen för en lägenhet varierar innebär det stora avvikelser från det nuvarande. Formen "ägarlägenheter" i stället för "bostadsrätt" överensstämmer mer med den bostadspolitiska debattens språkbruk.

	Hyres- rätt	Koope- rativ hyres- rätt	Bostads- rätt (nypro- duktion)	Bostads- rätt (överlå- telse)	Ägar- bostad (ny)	Ägar- bostad (överlå- telse)
Överlåtelse mot vederlag	Ej till- låtet	Insats återfås	Viss be- gräns- ning första åren	Tilllåtet	Tilllåtet	Tilllåtet
Egen högsta insats regle- lerad	Ingen insats	Viss % av bygg- kostn,	Viss % av bygg- kostn.	Fri	Fri	Fri
Tillgodogörs lägesvärdet	Latent värde	Latent värde	Första inneha- varen	Saknas	Kommu- nen	Saknas
Tillgodogörs värdesteg- ring	Bostads- företaget	Latent värde	Inneha- varen	Inneha- varen	Inneha- varen	Inneha- varen

Figur 1: En jämförelse av olika upplåtelseformer med avseende på några betydelsefulla ekonomiska faktorer

1) En sammanfattning får man i två debattskrifter, utkomna i slutet av 1990:

Meyerson-Ståhl-Wickman, Makten över bostaden, ger en sammanställning av argumenten för en avreglerad bostadsmarknad.

Bergenstråhle, Bostadsmarknaden - en skrift för en social bostadspolitik, utgiven av Hyresgästernas riksförbund 1990, sammanfattar ståndpunkterna från förespråkarna för reglering.

ÄGARLÄGENHETER - EN KUNSKAPSÖVERSIKT

Slutsatsen, att vår idé för Sverige innebär en ny upplåtelseform, ägarlägenheter, kräver en närmare genomgång av det nya begreppet.

Ägarlägenheter har utretts av en statlig utredning.²⁾ Av direktiven framgick, att syftet var att föreslå åtgärder, så att en lägenhet i ett flerbostadshus skulle kunna upplåtas på samma villkor som bostad i småhus.

Utredningen såg frågan som juridisk. Den föreslog hur den fastighetsrättsliga lagstiftningen skulle ändras. Förslaget ledde inte till någon proposition från den socialdemokratiska regeringen, som tillträdde 1982. Regimskiftet 1991 har medfört, att frågan aktualiserats. En ny utredning tillsattes i slutet av 1992. Syftet är att införa en ny upplåtelseform vid mitten av 1990-talet.

Upplåtelseformen har andra än rättsliga dimensioner. De viktigaste av dem är de sociala, fördelningspolitiska och samhällsekonomiska konsekvenserna. Vårt projekt avser att närmare analysera de samhällsekonomiska effekterna av ett nytt synsätt på upplåtelse av bostad. Då menar vi inte enbart den samlade resursanvändningen på makronivå utan även effekterna för såväl kommunen som den enskilde - mikronivån.

Detta par intressanta rapporter av detta slag har presenterats.

Fördelningspolitiska effekter

Av den ena studien 3) framgår följande: Vinster genom prisskillnaden mellan en nybyggd bostadsrätt och marknadspriset på försäljning har en fördelningspolitiskt negativ effekt.

Den andra studien 4) avser effekterna då bruksvärdesprincipen avskaffas vid hyressättning. Där visas, att personer med de högsta inkomsterna bor i bostäder, som beräknas få en kraftig skillnad mellan nuvarande hyra och den en friare hyressättning kan ge.

Dessa utredningar antyder möjliga positiva fördelningspolitiska effekter av ett system, där de, som har råd, tillåts betala väl för en attraktiv bostad.

Sociala effekter

Flera utredningar har belyst de sociala aspekterna. En studie har gjorts av Statens institut för byggforskning 5) och en annan av Lennart J. Lundqvist 6). Lundqvist jämför effekterna i USA, England och dåvarande Väst-Tyskland.

En promemoria från Bostadsdepartementet tar bl a upp hyresgästernas rättsliga och sociala ställning och den förväntade ändringen i befolkningens sammansättning i ett bostadsområde med den nya upplåtelseformen 7).

Bostadsrättskommittén behandlade mera de formella frågorna samt konsekvenserna för kommuner och allmännyttiga bostadsföretag 8).

2) *Ägarlägenheter (SOU 1982:40)*

3) *Tommy Berger och Bengt Turner, Windfall Gains on the Swedish Housing Market - the Effekt of Queing for a Cooperative Dwelling (Statens institut för bostadsforskning (SIB) stencil 1990.*

4) *Turner, Berger och Waller, A Microsimulation Model of Distribution and Dynamic Effects of a Rent Control Lift in Sweden (Statens institut för bostadsforskning (SIB) Stencil 1990)*

5) *SIB, Meddelande 79:15*

6) *Lennart J. Lundqvist, "Housing Policy & Equality - A Comparativ Study of Tenure Conversions and their Effects", 1986*

7) *Bostadsdepartementet, "Konsekvenser för de boende vid övergång till bostadsrätt" Ds Bo 1981:4*

8) *Bostadsrättskommittén, "Från hyresrätt till bostadsrätt", SOU 1981:74*

I Finland infördes upplåtelseformen bostadsrätt genom lag 1990. Ägarlägenheter har däremot existerat sedan länge. Formen kommer även fortsättningsvis att finnas parallellt med bostads- och hyresrätt. Dag Wallgren ger en bild av den finska bostadspolitiken och behandlar bl a frågan om social kompensation av förhöjd hyra 9).

Det finns således en betydande kunskap om effekterna av den föreslagna upplåtelseformen ägarlägenheter.

De sociala följderna beror på i vilken situation upplåtelseformen införs. Jag ser här fyra olika fall.

De presenteras i figur 2.

	Generell förändring för hela bostadsmarknaden	Ändring som direkt berör endast en delmarknad
Ändring av befintlig upplåtelseform till ny	Alt 1	Alt 2
Ny upplåtelseform för viss del av nyproduktion	Alt 3	Alt 4 (Utgångspunkt i detta projekt)

Figur 2: Olika förutsättningar för införandet av en ny upplåtelseform - ägarlägenheter.

Detta projekt utgår från att alternativ fyra gäller, d v s den nya upplåtelseformen gäller viss del av nyproduktionen och att ändringen endast berör en delmarknad. Denna delmarknad består i dag av villor och bostadsrätter på andrahandsmarknaden. Lågkonjunkturen har drastiskt minskat möjligheterna för alternativ 1. Eventuella förändringar faller snarast inom ramen för alternativ 2.

En förändring inom det befintliga bostadsbeståndet, alternativ 2, förekommer redan. Storstadsutredningen konstaterar att andelen bostadsrätter i Stockholms innerstad har ökat med 8,5% genom omvandling av hyresrätter till bostadsrätter. Omvandlingen har samma följd som en andrahandsförsäljning av bostadsrätter. Skall omvandlingen ske i större utsträckning och även omfatta de allmän- nyttiga företagen blir konsekvenserna helt andra än vid marginella tillskott. Hur de problem, som då uppstår, skall lösas måste utredas i annan ordning. Lågkonjunkturen har helt förändrat förutsättningarna för en sådan ändring. Dessa större konsekvenser kommer inte att beaktas här.

9) Dag Wallgren, "Avreglering av hyresmarknaden" Helsingfors 1989.

STÖRRE MÅLUPPFYLLELSE

Att införa ägarlägenheter, som föreslås, innebär en samhällsekonomisk vinst. När den boende satsar eget sparande kan bostadssubventionerna minskas. Beslutade minskningar av bostadssubventioner och lågkonjunkturen medför, att denna typ av finansiering kan bli nödvändig om någon bostadsproduktion över huvud taget skall bli möjlig. Kedjebyten, som uppstår, befrämjar rörligheten på bostadsmarknaden. Bostadssökande får lättare att hitta en passande bostad.

Bostadsbidrag utgår i dag i stor utsträckning till dem, som flyttar in i nyproduktion. Det kommer inte att behövas i samma utsträckning. Dessutom kommer bostadsbeståndet att utnyttjas effektivare. Behovet av nyproduktion minskar - ett samhälleligt sparande.

Slutligen underlättas kommunens exploatering jämfört med dagens situation. Den erhåller större intäkter. Den samhällsekonomiska vinsten, som projektet förhoppningsvis ger, skall kunna användas till invånarnas bästa. Dels till att upprätthålla en bostadsproduktion trots lågkonjunktur. Dels, när ekonomin förbättrats, till att stödja en teknisk högskola och andra industripolitiska satsningar för att förbättra kommunens sysselsättningsläge.

Samtidigt som behoven av sociala åtgärder minskar genom detta, ökar möjligheterna att klara kostnaderna för de sociala och fördelningspolitiska mål, som de politiska institutionerna kan ha ställt upp.

Målet, "att på bästa sätt, privat- och samhällsekonomiskt, tillfredsställa en av individuella föredraganden styrd bostadsefterfrågan", kan genom förslaget uppnås för vissa grupper, utan att det därför behöver uppstå försämringar för någon annan. Skall någon måluppfyllelse ske, måste de, som betraktar sjöutsikt som ett mervärde, få dessa bostäder. De är också villiga att betala för mervärdet.

Andra grupper, som ej är villiga att betala för detta mervärde, erbjuds de bostäder, som frigörs, och till ett lägre pris än nyproduktion. För vem skall då nyproduktion ske?

PRODUKTION FÖR VEM ?

Produktionen kan ha två olika inriktningar:

Antingen motsvarar den bostadsköns efterfrågan eller den efterfrågan som i princip visas genom olika delmarknaders priser.

Båda inriktningarna kan förekomma på en reglerad marknad. Hittills har politikerna påverkats av köerna, men möjligheterna att låta bostadsförmedlingarna ordna flyttkedjor har också uppmärksamats. Även på en reglerad marknad kan alltså nyproduktionen inriktas mot dem som har särskilda krav på boendet.

På en avreglerad marknad sköter marknadsmekanismen den anvisning av bostäder som planerade kedjebytten försöker åstadkomma. Spontana kedjor uppstår. Produktionen kommer då att inriktas mot den bostadstyp, som har störst efterfrågan.

Detta behöver inte missgynna t ex ungdomar i bostadskön. De föredrar ofta en mindre, billigare bostäder. Dessa kan de få i slutet av en flyttkedja, konstruerad eller spontan, som en följd på marknaden. Äldre, etablerade hushåll har fått tillgång till nya bostäder, som motsvarar deras ändrade krav. För att detta fenomen skall uppstå fordras att nyproduktionen i olika avseenden görs attraktiv. Projektet "Stadsbyggnad med sjöutsikt" har denna utgångspunkt.

Hur ser den ut, marknaden vårt projekt vänder sig till ?

Detta är frågan alla branscher ställer i sina marknadsundersökningar. Vår kunskap om vad kunden föredrar och vilken efterfrågan som finns är mycket begränsad vad gäller bostäder. Gjorda undersökningar har gällt i vilken utsträckning de politiskt fastställda normerna har uppnåtts. Tills vi vet mera kan vi bara göra vissa antaganden.

DE ÄLDRES BOSTADSÖNSKEMÅL

Bedömningar, som nu kan göras, baseras på demografiska förhållanden samt hur bostadsbeståndet och det faktiska boendet ser ut. Uppgifterna får man huvudsakligen genom folk- och bostadsräkningen. 10)

Till år 2000 är antalet personer över 64 år i stort konstant. Inom gruppen ökar dock kraftigt antalet, som är 80 år och äldre. Ökningen ligger här kring 25 procent. Det medför ökat behov av bostäder anpassade för äldre. 11)

Förmodligen är detta den viktigaste demografiska förändringen, som den framtida bostadsproduktionen har att anpassas till.

Många äldre bor nu i småhus. Bland dem finns ett okänt antal, som önskar annan bostad. Skälen är flera. Huset är ofta för stort, trappor inomhus reducerar tillgängligheten, trädgården är betungande att sköta, servicen i området är bristfällig (affärer, post m m), tillgången på hemhjälp otillräcklig etc. Passande nyproduktion med följande omflyttningar och flyttkedjor blir såväl privat- som samhällsekonomiskt effektivt. Alla parter gynnas.

För att ge en uppfattning om hur utrymmena kan utnyttjas bättre genom sådan planering visas nedan hur några åldersgruppers utrymmesstandard ter sig: 12)

12) Bostads- och byggnadsstatistisk årsbok 1990, tabell 10.8

	Boende i 1000-tal	Trångbodda i procent	Normal standard i procent	Hög utrym- mes standard i procent	Summa
Småbarnsföräldrar	930	5,8	74,0	20,3	100
Föräldrar till bar 7 - 18 år	1077	1,1	63,9	35,0	100
Äldre barnlösa 45 - 65	1377	1,1	45,3	53,7	100
Pensionärer	1322	0,7	57,9	41,3	100

Figur 3: Utrymmesstandard för olika åldersgrupper.

Av tabellen framgår att över 40 procent av pensionärerna har hög utrymmesstandard, sannolikt en viss "överkonsumtion". Många har troligen större bostad än man anser sig behöva. Den höga utrymmesstandard är ofta kopplad till annan hög standard och man accepterar inte vilken annan boendestandard som helst. Därför krävs en planering, som skapar utbud av attraktiva lägenheter för att flyttning skall bli ett alternativ och en start av flyttkedjor.

Med undantag av föräldrar till barn under 6 år är endast en procent av våra hushåll trångbodda. Trångboddheten bland småbarnsföräldrarna är 6 procent. Siffran speglar viss tröghet på bostadsmarknaden. En orsak härtill är individernas preferenser. Man är inte beredd att flytta bara för att familjeförhållandena ändrats. Det kan också vara så, att det tillfälligt inte finns en annan lämplig bostad.

Totalt är andelen trångbodda lågt. Trångboddhet är sannolikt inte dominerande motiv för de bostadssökande. Det troliga är att det är andra kvaliteter i boendet, som eftersträvas, t ex äldreanpassning eller speciellt läge, som sjönära.

Det är också sannolikt, att många äldre bor i småhus, vilka stigit i värde. Därmed finns en betydande latent förmögenhet i fastigheten. Att då betala mer i hyra för en lägenhet stöter kanske på psykologiskt motstånd. Att däremot flytta över förmögenheten till en annan bostad, som man tror behåller värdet minst lika väl som villan känns förmodligen lättare. Särskilt om man samtidigt behåller en låg hyra, motsvarande villans kostnader.

Det är ett fenomen, som detta projekt hoppas kunna studera vidare.

Det äldre huset, som lämnas, är förmodligen billigare än kostnaden för ett nyproducerat. Det nya systemet för finansiering av bostäder med lägre subventioner gör det sannolikt mindre attraktivt att bygga småhus.

För att nybildade barnfamiljer skall få råd till den standard många önskar, måste ett ökat antal äldre småhus frigöras på marknaden. Detta kan förmodligen ske endast genom att äldre villaägare erbjuds attraktiva alternativ, som är mer passande än den nuvarande bostaden. Detta måste beaktas i produktionen, vid val av upplåtelseform och val av form för förvaltning av nya bostadsprojekt.

10) *Kapitlets uppgifter baseras på 1985 års folk- och bostadsräkning.*

11) *Boverkets anslagsframställan 91/92 sidan 43.*

ALLA SOM VILL ÄGA SIN BOSTAD VILL INTE BO I VILLA

Den föreslagna upplåtelseformen innebär också, att de boendes tillgängliga kapital utnyttjas. Låneekonomin begränsas på ett område, där den inte behövs. Regler, som gäller 1992 för bostadsrätter, säger, att villaägare, som önskar sälja sin fastighet för att flytta till en ny bostadsrätt, via sin bostadsrättsförening, tvingas ta lån, som vederbörande inte behöver.

I högkonjunktur stimulerade det till ökad konsumtion för den enskilde eller kanske till investering i fastighet utomlands. Detta skapade behov av stramare ekonomisk politik och medverkade till räntehöjningar för att behålla kapitalet inom Sverige.

I nuvarande lågkonjunktur med ofördelaktiga villkor för lån förhindras en nyproduktion genom systemet, trots att det finns visst kapital, som skulle kunna överföras från villamarknaden till nyproduktion - om reglerna ändrades.

Slutsatsen ur ekonomisk synpunkt kan bara bli den, att bostaden bör finansieras med egna medel, om sådana finns tillgängliga. Upplåtelseformerna måste därför på sikt förändras så att detta blir möjligt. Det måste skapas möjlighet inte bara att flytta över investeringen från villa till villa utan också från villa till lägenhet i flerbostadshus.

Det finns dessutom många boende med begränsad rörlighet, vilka särskilt väl behöver en attraktiv närmiljö. Vårt projekt passar mycket väl att i lämplig utsträckning ha servicelägenheter insprängda i området. För upplåtelse åt särskilda grupper kan kommunen eller andra offentliga organ äga ett antal sådana lägenheter.

Projektets utformning motverkar på intet sätt, att kommunala eller andra politiska organ genomför beslutad bostadspolitik. Snarare kan projektet skapa resurser för att bättre kunna genomföra bostadspolitiska eller andra samhällets målsättningar.

Projektet vänder sig inte enbart till äldre och handikappade. Målet är också, att boendeformen skall vara ett alternativ för en bred intressegrupp. Hittills har äganderätten begränsats till småhus, vilket styrt stora grupper till villaboende.

Senare, efter ändringar gällande säkerhet vid belåning av bostadsrätter, har dessa blivit mycket attraktiva från mitten av 1980-talet till början av 1990-talet. Det ledde till mycket stora prisökningar. Effekten gällde dock enbart andrahandsmarknaden, då inga ändringar skedde i bostadsrättslagen för grundkapital. Intresset för att äga sin bostad är stort även bland yrkesverksamma grupper. Många skulle välja en bostad med särskilda kvaliteter före en villa om alternativet fanns. 1992 års lågkonjunktur ändrar inte på detta grundläggande synsätt.

HUR SKALL PROJEKTET KUNNA GENOMFÖRAS ?

När genomförandet diskuteras måste man skilja mellan å ena sidan projektet som experiment och forskning och å andra sidan om det är ett ordinärt byggnadsprojekt.

Skulle projektet visa sig genomförbart och vinna allmän genklang i samhället, blir det på sikt nödvändigt att ändra lagar, förordningar och författning.

För att genomföra projektet som forskningsobjekt bör dispenser och välvilliga tolkningar av dagens regelverk komma i fråga. Vissa juridiska konstruktioner, som kommuner normalt inte tillämpar, kan visa sig lämpliga att använda, förutsatt att det råder politisk enighet om försökets värde.

Lösningar, som kan komma att användas, kan ha ett egenvärde genom att peka på, hur förenklingar och ändringar kan göras i regelverket.

SANKTIONER I NUVARANDE REGELVERK

För att underlätta förståelsen för de åtgärder som skall diskuteras, måste en kort redogörelse ges för det sanktionssystem, som är inbyggt i nuvarande regelverk och gör att reglerna efterlevs.

Den borgerliga regering som tillträdde 1991 har tillsatt flera utredningar för att föreslå regler som ökar friheten vid nyproduktion. Ännu har inga lagändringar skett. Minskade subventioner gör vissa sanktioner mindre betydelsefulla.

Vårt projekt måste dock utgå från gällande regler.

Kommunerna har de flesta styrmedlen. ¹³⁾ I princip ger reglerna kommunerna stora rättigheter att ingripa i och påverka bebyggelsen inom kommunen. I vissa fall finns även skyldigheter, bl a att uppfylla bestämmelserna i plan-, bygg och naturresurslagarna. Inblandade parter har rätt att överklaga. I en kontroversiell fråga i Umeå 1990, beslöt regeringen att följa kommunens uppfattning i strid mot ett flertal remissinstanser (inklusive Boverket).

Nuvarande sanktionssystem från staten är huvudsakligen kopplat till systemet för bostadsfinansiering. En rad detaljerade bestämmelser skall uppfyllas för att en fastighet skall vara berättigad till räntebidrag. Detta har gjort, att det knappast förekommer byggen, som inte uppfyller kraven.

Det finns även bestämmelser om skyldighet att återbetala räntebidrag, om förändringar gjorts i strid med bestämmelser, som gällde vid beviljandet av räntebidrags.

Från 1992 har systemet för finansiering av bostäder ändrats. Det väsentliga är, att subventionerna minskat. På sikt skall minskningen fortsätta tills dess att inga subventioner alls beviljas.

Krisöverenskommelsen mellan regering och opposition medför ytterligare besparingar inom bostadssektorn. När detta skrivs är vare sig förslagens detaljer kända eller än mindre dess konsekvenser för den framtida bostadsproduktionen.

De nya reglerna för finansiering kan få sådana effekter, att nya former för upplåtelse och ägande av bostäder tvingas fram. Därmed kan vårt projekts genomförande underlättas.

13) En systematisk genomgång finns i "Markpolitiska medel för kommunerna, del 1", utgiven av Bostadsstyrelsen och Lantmäteriverket 1988.

HUR SKALL KOMMUNERNA FÅ DEL AV VÄRDEN PÅ MARKEN MED SJÖUTSIKT ?

Kommuners möjlighet att ta ut marknadspris är i dag begränsade. Den s k självkostnadsprincipen hindrar detta. Vilka kostnader, som ingår i denna princip skall inte behandlas här. I stället skall vi behandla frågan om hur utgående "belägenhetsersättning" skall kunna komma till godo.

En idé är, att en stiftelse, eller ett av stiftelsen ägt företag, bildas för att genomföra exploateringen. Stiftelsens avkastning skall exempelvis stödja en teknisk högskola eller andra allmänna ändamål, angivna i stiftelseurkunden. Vi har ej kunnat finna några hinder i kommunallagen för en sådan stiftelse. Stiftare skulle kunna vara stora företagare på orten, byggföretag, forskningsinrättningar samt kommun och landsting.

Marken skall överlåtas på stiftelsen, som genomför exploateringen och uppför bostadsfastigheterna.

Lägenheterna skall överlåtas till marknadspriser och i form av ägarlägenheter till dem, som önskar köpa sin bostad eller hyras ut till andra hyresgäster. Stiftelsen tillgodogör sig vinsten.

Vinsten kan användas för att t ex finansiera en teknisk högskola inriktad på att stödja ortens industrier. Detta för att säkra arbetstillfällen i befintlig industri och för att dra nya välbetalda tjänsteinnehavare, skattebetalare, till orten.

För kommunen skulle ett ökat skatteunderlag ge bättre resurser att bekosta sociala insatser. Samtidigt skulle behovet av bostadssociala åtgärder kunna minskas.

Många invändningar är att förvänta, och många kommer att försöka att sätta käppar i hjulet för detta projekt. Genomförandet innebär ett faktiskt uppförande av ett nytt bostadsområde med sjöutsikt. Det innebär också, att många nya idéer och uppslag till hur fortsatt bostadsprojektering kan testas och analyseras. Dessutom kan ett eventuellt behov av förändringar av de institutionella förutsättningarna för bostadsproduktion komma att påvisas.

Tillsammans med förväntade samhällsekonomiska vinster blir vårt "Bostadsbyggande med sjöutsikt" ett intressant projekt, där mycken ny kunskap om bostadsbyggande kan vinnas.

KAPITEL 6

Swansea - ett föredöme för Västerås?

Roland Andersson och Anders Olsson

Bakgrund

I kapitel 3 har klarlagts *varför* Västerås stad snarast bör satsa på ett sjönära byggande. Skälet är ekonomiskt - en skillnad på 1-1,5 miljarder kronor till nackdel för traditionellt byggande i perifera stadsdelar.

Den kalkylen borde vara tillräcklig för att staden omedelbart skulle lägga om kursen i planeringen. Uppenbarligen är det inte så enkelt, eftersom "inget händer". Kommunledningen pekar på hinder, problem, att genomföra ett sådant byggande. Vi anstränger oss därför att belysa en rad sådana problem närmare och försöka anvisa lösningar.

I kapitel 4 har vi belyst problem med prissättning och finansiering. Vi har också förstått, att det skulle vara värdefullt att presentera ett föredöme, en stad med liknande förutsättningar, där man redan framgångsrikt genomfört ett sjönära byggande. Vi har valt Swansea på Wales' sydkust. Omvandlingen av en docka till en marina med kringliggande bostäder och serviceinrättningar anser vi vara ett gott exempel. Det skall vi presentera närmare.

Likheter och olikheter mellan Swansea och Västerås.

Självklart finns det olikheter mellan Swansea i engelska Wales och Västerås vid Mälaren, men låt oss börja med de många likheterna, innan vi beskriver hur man i Swansea tacklat problemen.

För det första är städerna i ungefär samma storleksklass - Swansea något folkrikare med 180 000 invånare mot Västerås 120 000.

För det andra hade Swansea stagnerat, när man beslöt att vända kurvan med en rad kraftfulla satsningar på utvecklande projekt. Främst kom en nydaning av en docka i hamnen till marina men också att utveckla en "The Free Enterprise Zone" (se nedan!).

Västerås är i dag en stagnerad stad men med goda möjligheter till förnyelse och vissa pågående aktiviteter för att vända utvecklingen. Mälarbanan är ett sådant exempel.

För det tredje påverkas Swansea av Bristol och Cardiff, ett 10-tal mil bort. London ligger 30 mil bort men kan nås med snabbtåg. Västerås influeras av Stockholm, ca 10 mil österut, med snabbtåg skulle det vara ett tidsavstånd på 45 minuter.

För det fjärde fanns tidigare en järnvägsstation med allt vad därtill hör på 20 minuters gångavstånd från marinan i Swansea.

I Västerås ligger också järnvägsstationen på gångavstånd från Östra Hamnen.

I Swansea anser man det viktigt att länka city till marinan.

På motsvarande sätt finns behov i Västerås att länka en eventuell bebyggelse i Östra Hamnen med stadens centrum - city. Västerås centralstation är i dag en barriär, som bör överbryggas, för att öppna staden mot vattnet, liksom nu påbörjats i Swansea.

För det femte mynnar floden Tawe intill marinan i havet vid Swansea. I Västerås mynnar Svartån invid Östra Hamnen.

I Swansea satsar man på en omdaning kring floden Tawe genom att med en barriär stoppa tidvattnets härjningar av landskapet. I Västerås finns förutsättningar att exploatera Svartåmynningen och hela Mälarstranden intill Östra Holmen.

För det sjätte har Swansea genom markköp skaffat sig möjligheter att kraftfullt styra exploateringen. Västerås har sedan länge stort markinnehav längs stranden (även om en del "ad hoc"-försäljning skett på senare tid).

För det sjunde har Swansea sedan en lång tid en stark labourmajoritet, liksom Västerås under lång tid haft ett starkt socialdemokratiskt styre.

Vi tror inte den politiska färgen utesluter sjönära byggande, men Swansesas labourstyre i ett tidigare Thatcherstyrt England förklarar nog i hög grad de former exploateringen tagit sig i staden vid Tawe.

Detta var några påtagliga likheter mellan städerna. Varför saknar Västerås den framgångsrika utveckling Swansea förmått skapa? Låt oss diskutera de möjliga faktorer, som kan förklara detta.

För det första fick Swansea 1981 "The Free Enterprise Zone" (frizon för företagsamhet) med 100% skattefrihet i 10 år för företag, som etablerade sig inom detta område. Det har bidragit till framgången. För Västerås kan motsvarande injektion vara Mälarseparaten.

För det andra hade Swansea's kommunledning i ett policydokument 1975i konkreta punkter lagt fast synen på utvecklingen. Västerås saknar en sådan helhetssyn.

För det tredje har kommunledningen i Swansea vågat satsa på marinaprojektet - trots att man inte kunde stödja sig på en sådan gynnsam samhällsekonomisk kostnadskalkyl, som finns för Västerås.

Dessutom har man i Swansea utnyttjat möjligheterna att ta ut arrende. Det har sedan höjts kraftigt när utvecklingen kommit igång och man konstaterat, vilka marknadspriser bostäder med sjöutsikt betingar.

Man har också utnyttjat en "excess profit clause", en klausul, som ger rätt att omförhandla arrendet om priset på lägenheter överstiger en viss prisnivå. Dessutom har man tagit betalt "i natura" genom att förhandla sig till vissa gemensamma anläggningar.

I Västerås kan man överväga dessa finansieringslösningar. Det kan också finnas anledning överväga möjligheten att dra in resurser till stadens kassa genom försäljning av bostadsrätter till marknadspriser. Till detta finns uppenbarligen en stark politisk tveksamhet och en låsning inför möjligheterna att göra detta. I sin tur hämmar detta att något görs över huvudtaget vad gäller exploatering av Mälarseparaten.

Marinans tillkomst i Swansea.

Låt oss först summera utvecklingsprocessen.

Det hela startade 1975 med kommunledningens konkreta policydokument. 1981 påbörjades utbyggnaden av marinen. 1981 etablerades också "The Free Enterprise Zone". Allt eftersom höjer kommunen arrendena drastiskt - de tiodubblas på fem år (i nominella termer). En "excess profit clause" utnyttjas för omförhandling av tidigare arrendeavtal.

När man ser framgången med marinaprojektet utvecklas nya idéer. Shoppingcenter för att länka samman existerande centrum med marinaområdet är ett exempel. Man beslutar att bygga en barriär mot tidvattnet för att exploatera området kring floden Tawe genom att bygga sjönära, attraktiva bostäder.

En viktig bakgrund till marinans tillkomst var 70-talets stagnation i Swansea. Kommunledningen beslutade 1975 om långsiktiga åtgärder för att vända trenden, för att göra Swansea attraktiv att bo, leva och arbeta i - se policydokumentet!

En viktig förutsättning för marinaprojektets framgång var, enligt stadens tjänstemän, en rad markförvärv under 1970-talet. Bl a köptes själva dockan med tillhörande mark. Även markområdet kring gamla järnvägsstationen köptes. Som ett kuriosum kan nämnas, att kommunen först beslöt att fylla igen dockan, vilket påbörjades. Man kom sedan på andra tankar och fick då gräva upp den igen!

1980- 1981 började de första bostäderna byggas vid marinen. En privat byggare fick hyra marken på 99 år och betalade därför ett engångsarrende på £ 93 000 per acre (d v s en miljon svenska kronor) vilket ska jämföras med det man får i begär - en miljon pund per acre, d v s 10 gånger mer på mindre än 10 år - låt vara i nominella termer. Det säger en del om projektets framgång.

Vi kan inte i detalj redogöra för alla delprojekt som lyckats, men ska närmare studera ekonomin i ett delprojekt. Det rör 250 bostäder, som började byggas 1985 av ett byggföretag, Rendells. Totalt har drygt 1 000 bostäder byggts.

Arrendet för 5,5 acres mark var £ 615 000. Detta var 7,82% av Rendells beräknade totala försäljvärde för lägenheterna, som var £7 862 000. Detta betyder i genomsnitt ca £ 31 000 per lägenhet. Emellertid blev totala byggkostnaden £ 11 000 000, d v s mer än beräknade intäkter. Dock hade man kraftigt undervärderat lägenheternas priser. Många hade en magnifik utsikt över marinan eller havet. I dag utannonseras flera av de större lägenheterna med denna utsikt för minst £ 200 000, drygt 2 miljoner svenska kronor. Men låt oss stanna vid ett snittpris av £ 90 000, vilket försäljningsstatistiken visar. Det ger följande efterkalkyl:

Total försäljning:

250 lägenheter x £ 90 000	= £ 22 500 000
Totala byggkostnader	£ 11 000 000
Arrende	£ 600 000
<hr/>	
Nettovinst för Rendells	£ 10 900 000

Byggbolaget tjänar alltså drygt 110 miljoner kronor i nettovinst på enbart detta delprojekt, d v s 50% vinst på försäljningssumman! Det är inte att undra på om byggbolagen gärna medverkar i sådana projekt i Swansea.

Samtidigt indikerar detta att staden tagit till arrendet i underkant. Det är som bekant lätt att vara efterklok. Numera begärs dock £ 1 000 000 per acre i arrende - ca 10 gånger så mycket på fem år, räknat i nominella tal.

Det innebär ca 60 miljoner kr för ett område som exemplet. Det blir naturligtvis gynnsammare för staden. Nämnas bör, att kommunledningen valt att satsa på flera olika byggföretag och framför allt sådana med lokal förankring.

Det är viktigt att påpeka, att man inte bara säljer till högstbjudande. Så valde t ex kommunen att riva en del nedgångna bostäder och magasin. Invånarna där fick förtur till de allra först byggda bostäderna i marinan. Vissa bostäder i marinan har också undantagits från försäljning och fördelas bland låginkomsttagare efter en form av kösystem. Detta är att uppfatta som ett direkt uttryck för det styrande labourpartiets politik.

Ett markant inslag i marinan är den stora satsningen på konstnärlig utsmyckning av byggnader och området som sådant. Det finansieras genom att en avgift för ändamålet tas ut av försäljningspriserna. Det finns också en teater i omedelbar anslutning till området, ett marint museum i området, restauranger m m. I omedelbar anslutning ligger ett stort fritidscentrum med simbassäng m m.

I de närmaste planerna ingår att genom överdäckning länka marinan till ett stort shoppingcentrum, som skall byggas i det gamla gasklockeområdet, strax norr om marinan. Ett problem sommardag är trafikstockningar på väg ut från marinan. Man avser att lösa det med att utöka vägkapaciteten.

Vi skall visa statistik över prisutvecklingen för lägenheter, dels i marinan och dels i bostadsområden i staden, mer än 5 miles från marinan, d v s utan att direkt influens från denna.

Tabell 6.1 Prisutveckling för lägenheter i Swansea:

I marinan	1983/84	1989/90
1 sovrum (2 rum och kök)	24 000	60 000
3 sovrum (4-5 rum och kök)	65 000	220 000
<hr/>		
I lokalt bostadsområde utan direkt influens från marinan		
3 sovrum (4-5 rum och kök)	24 000	50 000

Vi kan konstatera, att priserna på lägenheter i Swansea mer än fördubblats på ca 5 år (i nominella termer). För större (4-5 rok) lägenheter med exklusiv havsutsikt har priserna t o m tredubblats. Även fastighetspriser utan direkt influens från marinan har fördubblats. Detta kan hänga samman dels med en indirekt influens dels med en positiv inverkan från utvecklingen av "The Free Enterprise Zone", se nedan.

En förklaring till de kraftiga höjningarna av fastighetspriserna i marinan är, att den lockat penningstarka kunder utifrån, bl a London. De har bosatt sig i Swansea eller har en andra bostad här. Satsningen på att ge Swansea en image av attraktiv region i flera avseenden har redan lönat sig både för staden och för de byggare man anlitat.

"The Free Enterprise Zone"

Regeringen Thatcher satsade på en regionalpolitik som innebar att en kommun kunde ansöka om att få en "Free Enterprise Zone". Detta betyder, att man inom kommunen avgränsar ett område för företagsetablering. Företag, som etablerar sig inom området, får 100% skattefrihet under en 10-årsperiod. F n finns det 32 sådana frizoner i Storbritannien. Den första var just den i Swansea.

Hit har ett antal företag lockats. En del har omlokiserats inom regionen. Totalt har detta vitaliserat regionen genom nettoökning av antalet arbetstillfällen och öka genomsnittliga inkomsterna. Rimligtvis är detta en bidragande orsak till att fastighetspriserna ökat kraftigt i Swansea, och då inte enbart i marinan.

Några slutsatser.

För Västerås har i kapitel 3 redovisats en samhällsekonomisk kalkyl för byggande av bostäder med sjöutsikt jämfört med att bygga "som vanligt". Den visar att mycket betydande vinster ligger i en utbyggnad i Mälarens strandområde. Vinsten rör sig om 1 till 1,5 miljarder kronor, om där byggs ca 300-450 lägenheter per år under 10 år, i stället för att göra detta i stadens utkanter.

Någon motsvarande kalkyl fanns inte, när Swansea tog sitt beslut om satsning på en långsiktig utbyggnadsstrategi, som innefattade byggande av bostäder med sjöutsikt. Beslutet togs i stället mot en bakgrund av att utsikterna med "business as usual" inte var lovande, sjöutsikt ger mera !

Förutsättningarna har berörts ovan, de var i korthet bl a

- * man hade förvärvat makten över marken i berörda områden.
- * man kunde intressera lokala byggherrar för "affärsidén".
- * man hade en långsiktig helhetsplan. Den omfattade inte bara att utveckla marinan utan också angränsande områden som gamla järnvägsstationen, gasklockans område och floden Tawes strandområden.

Kanske var dock det avgörande, att kommunens ledning hade tillräckligt med visioner och beslutskraft för att genomdriva planen. *Huruvida detta skall komma att även gälla Västerås får framtiden utvisa.

REFERENSER:

Andersson, Roland (1991) Stadsbyggnadsekonomi, Studentlitteratur.

Berger, T - Turner, B. (1990) Windfalls Gains on the Swedish Housing Market - the Effects of Quening for Cooperativ Dwelling.

SIB, Från hyresrätt till bostadsrätt,SOU 1981:74

Lundqvist, L (1986), Housing Policy & Equality - A Comparative Study of Tenure Conversions and the Effects, SIB

Konsekvenser för de boende vid övergång till bostadsrätt, DSBo 1981:4

Marknadspolitiska medel för kommunen.1988, Bostadsstyrelsen och Lantmäteriverket.

Meyerson - Ståhl, I - Wickman, K (1990), Makten över bostaden, SNS.

Turner, B - Berger, T - Waller (1990) A Microsimulation Model of Distributional and Dynamic Effects of a Rent Control Lift in Sweden,SIB

Wallgren, D (1989)Avreglering av hyresmarknaden,Helsingfors

Ägarlägenheter, SOU 1982:40

R16:1993

ISBN 91-540-5532-6

Byggeforskningsrådet, Stockholm

Art.nr: 6813016

Abonnemangsgrupp:

X. Samhällsplanering

Distribution:

Svensk Byggtjänst

171 88 Solna

 **BYGGFORSKNINGSRÅDET**

Cirkapris: 87 kr inkl moms