

Projektplan – Alvik

Författare:	Karl-Johan Dufmats
Version:	1.0

UTGÅVEHISTORIK FÖR DOKUMENTET

Ändringar				
Datum	Version	Godkänd av:	Påverkade sidor	Typ av ändring
	v 1.0	Karl-Johan Dufmats	1-	Upprättande
	v 1.1			
	v 1.2			
	v 1.3			
	v 1.4			
	v 1.5			

Innehåll

Introduktion.....	4
Mål och syfte.....	4
Projektmål	6
Styr- och strategidokument	8
Omfattning	8
Geografiska gränsdragningar	9
Ändringar	10
Organisation.....	10
Tidplan	10
Ekonomi	11
Risk och kvalitet	11
Riskhantering	11
Kvalitetssäkring	12
Kommunikation	12
Kommunikationsplan	Error! Bookmark not defined.
Rapportering	12

Introduktion

Detta är en projektplan för Exploateringskontorets styrning av projekt Alvik. Syftet med projektplanen är att beskriva projektets mål för att säkerställa att projektet genomförs inom givna tekniska, ekonomiska och tidsmässiga ramar.

Alvik är i likhet med Liljeholmen och Gullmarsplan en viktig del av det halvcentrala bandet som omsluter tullsnittet. I Översiktsplanen anges Alvik som stadsutvecklingsområde och en del av centrala stadens utvidgning och Alvik är ett exempel på Promenadstaden - översiktsplan för Stockholms ambition om att flytta ut innerstaden utanför tullsnittet till att omfatta även dagens närförorter. Alvik är idag en viktig kollektivtrafikknutpunkt som ytterligare kommer förstärkas i samband med Tvärbanans förlängning till Kista och är därför väl lämpat för förtätning.

Projektbakgrund

På 1990-talet fattade Stockholms Läns Landsting (SLL) och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) beslut om att bygga en tvärspårväg i Stockholm. Banan togs i drift år 2000 och Tvärbanans vagnar placerades inom fastigheten Akka 4 i Alvik.

Stockholms stad utpekade i ÖP99 Alvik som stadsutvecklingsområde vilket medförde att Gatu- och fastighetsnämnden 2002 beslutade att säga upp SL:s tomträttsavtal för Akka 4 till 2006 och tillsammans med SL utreda en utveckling av fastigheten.

Tvärbanans framgång resulterade i att utbyggnaden till Solna beslutades av KF 2009-06-15 och SLL/SL 2009-04-21 och påbörjades samma år. Beslutet innebar även att depåfunktionen omlokaliseras från Akka 4 till Ulvsunda industriområde och därmed förändrades även utredningsföresättningsarna för exploateringskontoret jämfört med beslutet 2002. ByggVesta och JM har medverkat i de tidigare utredningarna för att utveckla Akka och fick 2008 en tidig markreservations på sammanlagt 60 procent (20/40) av framtida bostadsbyggrätter inom fastigheten Akka 4.

Exploateringsnämnden gav 2011-09-29 kontoret i uppdrag att utreda föresättningsarna för exploatering inom och invid Akka (utredningsbeslut). Exploateringskontorets bedömning var i detta

skede att Akka 4 skulle kunna inrymma 500-1500 lägenheter till en kostnad från 1 till 3 mdkr. Beslutet innehöll även en begäran om detaljplaneändring till stadsbyggnadsnämnden.

I samband med detaljplaneprogrammets startpromemoria i stadsbyggnadsnämnden 2013 reviderades utredningsbeslutet till att omfatta hela Alvik och inte bara fastigheten Akka 4 som tidigare var fallet.

Projektbeskrivning

Programområdet för Alvik omfattar stora delar av Alvik stadsdelsområde men innefattar även delar av Traneberg, Äppelviken och Stora Mossen. Programområdet begränsas ungefärligen av Tranebergsbron, Tranebergsvägen, Ulvsundaplan, Timmerfallet, Alviksberget, Mälarparken och Alviksbron.

Alvik är en blandad stadsdel som till inte obetydliga delar domineras av den trafikinfrastruktur som bland annat Drottningholmsvägens passage genom området för med sig och som tillsammans med Akka 4 ger ett intryck av en plats att passera inte vistas vid. De stora kontorsetableringar som finns i Alviks strand står under ett utvecklingstryck som tillsammans med SLL/SL:s avflyttning kommer att förändra förutsättningarna för Alvik. Kombinerat med en förändring av spårinfrastrukturen kan dessa förändringar bidra med en förtätningspotential med mellan 1500 och 3000 lägenheter.

De senaste kalkyluppskattningarna medför ett antagande om en investering på mellan 2 och 3,5 miljarder kronor och intäkter i samma spann.

Beslutsläget

Exploateringsnämnden kommer under våren 2016 behöva ta ställning till en utvidgning av utredningsbudgeten samt till kommunstyrelsen hemställa om att godkänna ytterligare avtal om förändringar i avflyttningsdagen för SLL/SL från Akka 4 och att godkänna avtal om gemensamma utredningsinsatser med SLL/SL om kollektivtrafikstrukturen i Alvik.

Tidigare beslut

Kommunfullmäktige beslutade 2009-06-15, Utl. 2009:101 RI (Dnr 302-400/2009, 302-938/2009), om avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms läns landsting rörande fastigheterna Akka 4 och Sandstugan 3 samt genomförande av Tvärbana Norr.

Exploateringsnämnden gav 2011-09-29 kontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för exploatering inom och invid Akka (utredningsbeslut).

Exploaterings- och stadsbyggnadsnämnden beslutade 2013-05-23 om ett reviderat utredningsbeslut för Alvik (E2011-550-01315).

Exploateringsnämnden beslutade 2015-04-13 om tillägg till avtal om avflyttning m.m. från tomträtten till fastigheten Akka 4 i Stockholms kommun (E2011-550-01315).

Mål och Syfte

Det övergripande målet med Alvik är att fortsätta utveckla en levande blandad stadsdel med en stark omstigningspunkt som fortsätter att försöka locka boende att välja andra resalternativ än privatbilismen. Området tros kunna inrymma en förtätning om ca. 1500 till 3000 lägenheter med en stadsbild som ligger i linje med översiktsplanens mål om den centrala stadens utvidgning.

Projektmål

Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm har flertalet mål som berör projektet, dessa är i urval 1. Fortsätt stärka centrala Stockholm, 2. Satsa på attraktiva tyndpunkter, 3. Koppla samman stadens delar och 4. Främja en levande stadsmiljö för hela staden.

Kommunfullmäktige har vidare mål genom Vision 2040 om att Stockholm är en stad som håller ihop, med trygga och levande stadsdelar, Stockholm är en stad med högt bostadsbyggande där alla kan bo, Transporter i Stockholm är hållbara och Företag väljer att etablera sig i Stockholm.

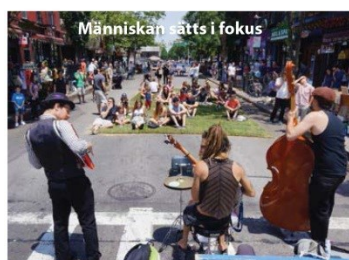
Eftersom detta dokument ska etablera mål som avser både programmet och kommande detaljplanearbeten kommer nedanstående mål att inledningsvis vara generella.



Utvidga innerstaden



Innovativ knutpunkt


En levande och blandad
stadsdel för alla


Människan sätts i fokus



Urban grönska



Synliggöra vattenrummet



Då och nu vävs ihop



Arkitektur av hög kvalitet



Hållbart över tid

- Utvidga innerstaden. Porten mot västerort som medför att tankarna om urbanan stråk möjliggörs. Programmet ska möjliggöra aktiva och attraktiva bottenvåningar längsmed alla viktiga stråk samt en omställning från en stadsbild med trafikdominans till en stadsbild som domineras av ett lugnare intryck.
- Innovativ knutpunkt. Staden ska verka för att mängden kollektivtrafikresenärer ökar och att omstigningspunktens attraktivitet bibehålls, att Alvik som central plats för delar av både Traneberg och Västerled förstärks och att kopplingarna till omkringliggande områden förbättras.
- En levande och blandad stadsdel för alla. Staden ska verka för att Alvik fortsätter att vara en plats där människor vistas alla tider på dygnet med en funktionsblandning som möjliggör ett bra och varierat utbud av service och handel för boende och verksamma.
- Människan sätts i fokus. En utveckling av Alvik innebär behov av att vidareutveckla alla typer av service som de boende kan tänkas behöva.
- Urban grönska. Tankarna på ett Alvik som kombinerar förortens grönska med innerstadens puls tas till vara och

- utvecklas. De hårdgjorda ytorna fungerar i samverkan med planeteringar och dagvattenlösningar till en helhet.
- Synliggöra vattenrummet. Liksom Hornsbergs strand har Alvik möjlighet att utvecklas till ytterligare en attraktiv plats för stadens medborgare i anslutning till vattnet och innerskärgården, beståndsdelar som är centrala i bilden av hela Stockholm. Vägarna längsmed vattnet kommer ytterligare förstärkas som attraktiva promenadstråk såväl på helg som vardag.
 - Då och nu vävs ihop. Alvik som plats och programområde verkar i en fungerande miljö och kommer innebära förändringar som i vissa delar kommer ta lång tid att genomföra. Därför är det viktigt att nya inslag i bebyggelsestrukturen fungerar väl med redan befintliga.
 - Arkitektur av hög kvalitet.
 - Hållbart över tid. Behovet av att utveckla Stockholms nya bebyggelse inom hållbara ramar kommer att vara i fokus under arbetet med Alvik. Hållbarheten avser såväl ekonomiska som social och ekologiska aspekter och innebär att den byggda miljön ska kunna klara av att anpassa sig även till morgondagens medborgares behov och krav.

Styr- och strategidokument

Förutom översiktsplanen och vision 2040 påverkas projektet av kommunfullmäktiges budget avseende både exploaterings-, trafik-, stadsbyggnads- och fastighetskontoret samt utbildnings- och idrotts- och stadsdelsförvaltningen för Bromma.

Omfattning

Huvuduppgiften för projektet är att producera en större mängd bostäder med goda förutsättningar för att de boende i området nu och i framtiden ska få tillgång till en bra samhällsservice vilket medför att projektet måste bevaka frågor om utbildningsplatser, idrottsbehov, kultur med flera behov. Området måste också ges möjlighet att till motsvarande mängd tillskapa möjligheter för handel och arbetsplatser för de boende. Projektet ska vidare medverka till att kollektivtrafiken i och genom området fortsatt fungerar på ett bra sätt och att attraktiviteten i dessa färdmedel behålls och om möjligt förstärks.

Stockholm är vidare en stad som påverkas av starka utvecklingsintressen vilket medför att programområdet också måste överväga hur framtida kompletteringar kan utformas och därigenom påverka dagens ställningstaganden.

Projektet ska inte ta utredningskostnader för SLL/SL som inte har direkt hänvisning till behovet av att uppfylla avtalsenliga åtaganden i syfte att driva programarbetet framåt.

Andra parter

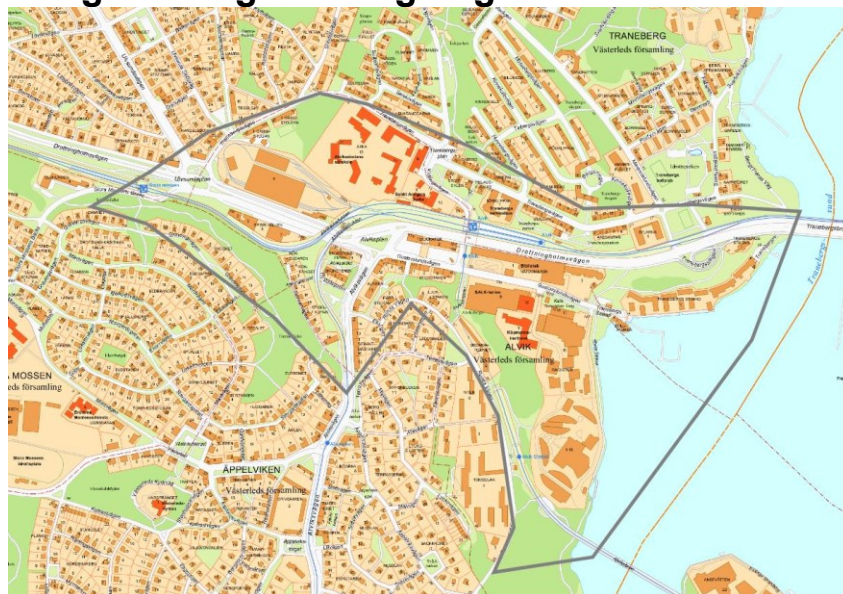
Andra viktiga parter i arbetet med utvecklingen av Alvik är SLL/SL så som ägare till och ansvarig för tunnelbane-, Nockebybanans- och Tvärbananstrafik och anläggningar samt busstrafiken i området. Detta ger dem en särställning i arbetet och de har varit och kommer fortsatt vara en mycket viktig part för staden. Trafikverket äger Tranebergsbron och är driftsansvarig för Drottningholmsvägen fram till Ulvsundaplan. Länsstyrelsen bevakar de statliga intressena som i detta avseende främst kan ses som klassningen av Drottningholmsvägen som en primär farligt godstransportled.

Vidare är samtliga privata fastighetsägare viktiga parter i arbetet. Särskilt de som visat eller kommer visa intresse för att utveckla sina fastigheter inom eller i anslutning till programområdet.

Ansvarsutsträckning

Projektplanen som den nu är formulerad är tänkt att omfatta arbetet fram till en godkänd programhandling av SBN.

Geografiska gränsdragningar



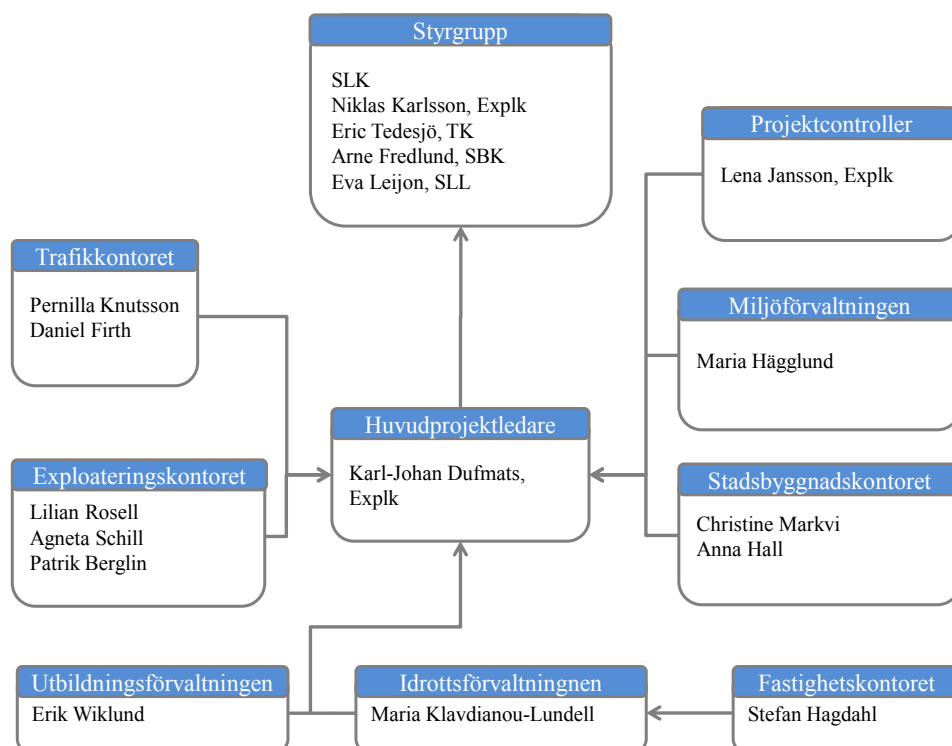
Programområdets gränsdragning är ungefärlig och kan ändras vid behov. I dagsläget berörs ett område som ungefärligen begränsas av Tranebergssund, Tranebergsvägen, Timmerfallet, Terrassvägen, Runda Vägen och Mälarparken.

Stadsbyggnadskontoret bedriver genom uppdateringsarbetet av översiktsplanen studier av olika urbana stråk bland annat Drottningholmsvägen, av denna anledning kan Drottningholmsvägen komma att införlivas i större eller mindre utsträckning i programområdet. Även fortsatta studier av påverkan från Bromma flygplats i enlighet med kommunfullmäktiges direktiv kan komma att beröra området. Dessutom finns det sedan tidigare detaljplaner angående både Stora Mossens Backe och Tranebergsängen som kan komma att påverkas och eller återupptas med anledning av programarbetet.

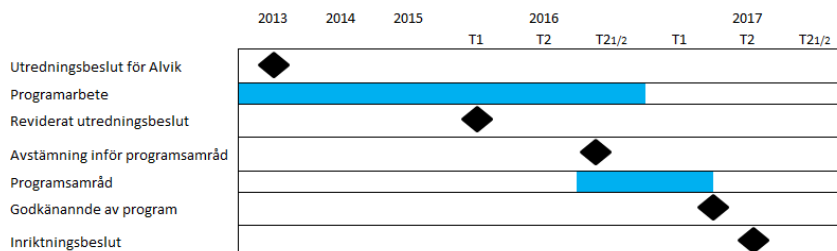
Ändringar

-

Organisation



Tidplan



Ekonomi

Exploateringskontoret uppskattar kostnaderna av de ytterligare utredningarna till ca. 28 Mnkr. Dessa kostnader belastar exploateringskontorets budget. Tidigare utredningsbeslut på 5 och 17 Mnkr ger en total utredningsbudget av 45 Mnkr.

Interna lönekostnader ca. 10 Mnkr. Fördelningen uppskattas till ca. 5 Mnkr för stadsbyggnadskontoret, 3,5 Mnkr för exploateringskontoret och 1,5 Mnkr på trafikkontoret.

Bromma stadsdelsförvaltning, Utbildningsförvaltningen, SISAB, Idrottsförvaltningen fastighetskontoret m.fl. medverkar vid behov och deras löner och projektkostnader inryms inom respektive förvaltnings budget. Eventuell ersättning till Trafikverket och andra parter för deras medverkan i utredningsarbetet är inkluderad i utredningskostnaderna.

Utredningskostnaderna uppskattas till ca. 4 Mnkr per år för stadsbyggnadskontorets arbeten och ca 5 Mnkr per år för exploateringskontoret. Dessa utredningar avser endast kostnader som bedöms uppkomma fram till inriktningsbeslutet kan fattas.

Risk och kvalitet

Riskhantering

I programskedet är den enskilt största risken för staden förhållandet till och samarbetet med SLL/SL. I princip alla de stora strukturerande frågorna i Alvik berör på ett eller annat sätt anläggningar som ägs och förvaltas av SLL/SL. Diskussionerna kring detta samarbetet pågår och bör resultera i ett samverkansavtal där respektive parts engagemang mer tydligt definieras tillsammans med de utredningskostnader som är förknippade med engagemanget.

Kvalitetssäkring

Arbetet med att kvalitetssäkra de ekonomiska kalkylerna sker kontinuerligt genom exploateringskontorets byggprojektledare och externa kalkylkonsulter. Den senaste genomlysningen skedde på de underlag som producerades i samband med de parallella uppdragen och visar på en investeringsvolym på mellan 2 och 3,5 miljarder. För att beräkna intäkterna har uppskattningar om upplåtelseformer och markvärden gjorts vilket visar på potentiella intäkter i ungefär samma storleksordning.

Ytterligare kalkylarbete genomförs vid behov för att kunna vägleda projektet i de avvägningar som ska göras kring eventuella investeringar och vad för intäkter dessa i så fall kan ge upphov till.

Kommunikation

Programmet har en kommunikationsplan i SSIP. Programmet har också en välbesökt webbplats som informerar kontinuerligt om programmet: <http://bygg.stockholm.se/alvik>

Här finns information om vad programmet innebär, tidplaner, frågor & svar samt kontaktpersoner. På webbplatsen finns också Översiktsplanen, visionsdokumentet för Alvik, enkätresultat från medborgarundersökning samt kontinuerlig nyhetsuppdatering.

Internt kommer samtliga tekniska förvaltningar att beröras i någon fas av arbetet, även Bromma stadsdelsförvaltning, utbildningsförvaltningen och SISAB berörs.

Externa intressenter är förutom boende och fastighetsägare i området, Trafikverket, Storstockholms lokaltrafik, Byggvesta, NCC och JM.

I området finns ett flertal intresseföreningar som t ex Bromma Hembygdsförening och Seniorföreningar.

Tidig Dialog har ägt rum i form av enkätundersökning och dialogmöten där återkopplingen blir en viktig del i programarbetet. Likaså har ett flertal informationsmöten ägt rum med olika intressentgrupper.

Talesperson för programmet är **Karl-Johan Dufmats**, PL för Exploateringskontoret och **Christine Markvi**, PL för Stadsbyggnadskontoret.

Rapportering

Managementrapporteringen är en uppföljning av projektplanen per detaljplan och skall tas fram i samband med tertiärrapporterna. Rapporteringen skall innehålla projektbudget, nedlagda kostnader, prognos, beslutsläge, tilläggsbeslut, revideringsbeslut, detaljplaneläge, tidplan, risker och avvikelser. Rapporten skall även innehålla behov/förslag till förändringar samt förbättringsförslag. Projektledaren ansvarar för att ta fram rapporten.

Projektplanen har samråtts med SLK under januari 2016.

SLUT