

Projektdirektiv – Södertäljevägen

Författare: [Karl Gylje](#)
Version: [1.0](#)

Utgåvehistorik för dokumentet

Ändringar				
Datum	Version	Godkänd av:	Påverkade sidor	Typ av ändring
2018-10-15	v 1.0	Karl Gylje		
	v 1.1			
	v 1.2			
	v 1.3			
	v 1.4			
	v 1.5			

Innehåll

Projektbakgrund	3
Projektagränsning och metod	3
Mål och syfte	4
Förutsättningar för att nå målen	7
Geografiskt område	10
Utredningsorganisation	12
Tidplan	12
Ekonomi	12
Utredningsutgifter	13
Risk	13
Projektrisker	13
Kommunikation	14
Rapportering	15
Bilaga	16

Projektbakgrund

I 2018 års budget har exploateringsnämnden fått i uppdrag att tillsammans med stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden *”påbörja planeringen för en omvandling av Södertäljevägen närmast Liljeholmen från trafikled till urban miljö”*.

Norra Liljeholmen har varit föremål för planeringsvisioner under lång tid. Ett program för stadsutveckling togs fram år 2000 vilket ligger till grund för den omvandling som skett vid Liljeholmskajen och Liljeholmstorget. Programmet fastställer att den övergripande visionen för Liljeholmen är att ”låta innerstaden ta språng-et över Årstaviken” och bygga stad med dess variation och innehåll. Vidare står det i programmet att ”En förutsättning för att skapa attraktion i den nya stadsdelen är ombyggnad av Södertäljevägen. Dagens motorväg, med höga hastigheter och rampsystem, måste ersättas av ett gaturum som gör det möjligt att på ett lättfattligt sätt ta sig in i stadsdelen och tvärs Södertäljevägen.”

Projektavgränsning och metod

Södertäljevägen är i huvudsak en vägförbindelse mellan Stockholm och Södertälje som till största delen utgörs av motorvägen E4/E20. Detta projekts omfattning rör sträckan inom Liljeholmens stadsdel.

Projektets syfte är att undersöka förutsättningarna att uppnå målet att omvandla Södertäljevägen ”från en trafikled till urban miljö” fram till ett inriktningsbeslut.

Utredningskostnaden fram till inriktningsbeslut bedöms uppgå till 20 miljoner kronor. Investeringsbeslutet bedöms överstiga 300 miljoner kronor.

Då projektet, utifrån målformuleringen, bedöms innebära en investering över 50 miljoner ska stadens projektstyrningssystem stöd för stora investeringar (SSIP) användas.

Karta

Mål och syfte

Projektets syfte är att undersöka förutsättningarna att uppnå målet att omvandla Södertäljevägen ”från en trafikled till urban miljö”. Projektets effektmål är att ta fram ett förslag till projektplan och de beslutsunderlag som krävs för att kunna ta ett inriktningsbeslut med markanvisningar samt begära att Stadsbyggnadsnämnden startar detaljplanering för området.

För att få en vägledning i den övergripande målformuleringen har projektgruppen använt staden strategi- och inriktningsdokument. I projektdirektivet beskrivs de strategier som av projektgruppen har ansetts vara mest relevanta för den tidiga planeringen. Allt eftersom projektet fortgår och förutsättningarna klarnar kommer projektspecifika mål att formuleras.

Stadens mål och strategidokument.

Vision 2040 (antagen i KF januari 2017) beskriver Stockholm som en av Europas snabbast växande städer. För att stärka konkurrenskraften och möta behoven från fler boenden, företag och besökare behövs en långsiktig vision för Stockholm.

Inriktningsmål	nr	kommunfullmäktiges mål för verksamhetsområdet
Ett Stockholm som håller samman	1.1	Alla barn i Stockholm har goda och jämlika uppväxtvillkor
	1.2	Tidiga sociala insatser skapar jämlika livschanser för alla
	1.3	Stockholm är en stad med trygga och levande stadsdelar
	1.4	Stockholm är en stad med högt bostadsbyggande där alla kan bo
	1.5	Stockholm har ett rikt utbud av idrott och fritid som är tillgängligt för alla
	1.6	Alla stockholmare har nära till kultur och eget skapande
	1.7	Alla äldre har en trygg ålderdom och får en äldreomsorg av god kvalitet
Ett klimatsmart stockholm	2.1	Energianvändningen är hållbar
	2.2	Transporter i Stockholm är miljöanpassade
	2.3	Stockholm har en hållbar mark- och vattenanvändning
	2.4	Stockholms kretslopp är resurseffektiva
	2.5	Stockholms miljö är giftfri
	2.6	Inomhusmiljön är sund
Ett ekonomiskt hållbart Stockholm	3.1	Stockholm är en världsledande kunskapsregion
	3.2	Stockholm är en företagsvänlig stad
	3.3	Fler jobbar, har trygga anställningar och försörjer sig själva
	3.4	I Stockholm är det enkelt att utbilda sig genom hela livet
	3.5	Stockholm stads ekonomi är långsiktigt hållbar
Ett demokratiskt Stockholm	4.1	Stockholm är en jämställd stad där makt och resurser fördelas lika
	4.2	Stockholms stad är en bra arbetsgivare med goda arbetsvillkor
	4.3	Stockholm är en stad som lever upp till mänskliga rättigheter och är fritt från diskriminering
	4.4	Stockholm är en stad som respekterar och lever upp till barns rättigheter i enlighet med FN:s barnkonvention
	4.5	Stockholm är en stad där ingen behöver vara rädd för våld
	4.6	Stockholm är en tillgänglig stad för alla
	4.7	Stockholm är en demokratisk stad där invånarna har inflytande
	4.8	Offentlig upphandling utvecklar staden i hållbar riktning

Vision 2040 och Kommunfullmäktiges mål för verksamhetsområdet

Visionen för Stockholm utgår från fyra utmaningar; att befolkningstillväxten är starkare än tidigare prognoser, att

globaliseringen ger utmaningar för regionen och krav på innovationsförmåga, att det finns stora klimatutmaningar för regionen och att utmaningar för att uppnå socialt hållbar utveckling. För att möta dessa utmaningar ställer visionen upp fyra inriktningsmål som alla verksamheter och projekt inom staden ska följa. Dessa är ett Stockholm som; håller samman; är klimatsmart; ekonomisk och demokratiskt. Varje inriktningsmål är preciserat i mål för kommunfullmäktiges verksamhetsområden.

I *budget för 2018* står att exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden ska påbörja planeringen för en omvandling av Södertäljevägen närmast Liljeholmen från trafikled till urban miljö.”

Stadens investeringsstrategi (antagen i KF med budget 2018) anger att ”Stadens växande befolkning är en grundläggande utmaning för framtiden. Takten i bostadsbyggandet måste hållas hög och staden kommer att bli tätare. Det övergripande målet är att skapa 140 000 nya bostäder i Stockholms stad under perioden 2010 till 2030, varav 40 000 ska vara påbörjade till år 2020. Bostadsmålet är det mål som därför ska prioriteras högst och som bedöms kommer utgöra störst andel av stadens totala nettoutgifter framöver.”

”Exploateringsprojekten ska i huvudsak vara lönsamma. Det innebär att kalkylen för ett exploateringsprojekt i normalfallet ska bära investeringsutgifterna för den infrastruktur och det behov av kommunal service som uppstår som en direkt konsekvens av bostadsprojektet.”

Planeringen för arbetsplatser är särskilt viktig för utveckling av ytterstaden, framförallt i söderort. Här vill staden vända den historiskt negativa trenden att antalet arbetsplatser inte ökat i takt med antalet bostäder.”

Översiktsplan för Stockholm stad (antagen i KF februari 2018) har ett kapitel om utvecklingsmöjligheter där man går igenom varje stadsdelsnämndsområde. För Hägerstens-Liljeholmen står det att läsa att området ligger ”centralt i regionen och har stora möjligheter till fortsatt stadsutveckling med det attraktiva läget vid Mälarens strand och utmärkta kommunikationer. I Liljeholmen är det angeläget att tillvarata de goda möjligheterna till fler arbetsplatser.” En utveckling av området vid Södertäljevägen till ett urbant stråk med blandad bebyggelse

skulle minska barriäreffekter och bättre koppla samman Liljeholmen med Årstadal, Marievik och Södermalm.



Framkomlighetsstrategin (antagen av KF december 2012) konstaterar att i det växande Stockholm kommer tillväxten innebära att stadens befintliga gator och spår behöver transportera fler människor och mer gods, helst utan försämrade resekvalitet. Därför måste infrastrukturen bli mer kapacitetsstarka och genom god stads- och trafikplanering måste behovet av att resa minska.

Fyra strategier ska tillämpas för att nå målen om ett mer kapacitetsstarkt infrastrukturensystem

A – prioritera de kapacitetsstarka färdmedlen, främst kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik

B – Förbättra framkomligheten genom ökad reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen

C – Gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas

D – Styra bilanvändning till resor där bilen gör mest samhällsnytta.

Stadens offentliga rum (antagen i TrN i april 2018) utvecklar strategi om gatan som ett rum för vistelse och fastställer att dess roll som en vistelseplats ska stärkas, att de offentliga rummen ska knytas samman, att kvaliteten ska höjas, fungera året runt och ha en flexibel användning.

Grönare Stockholm (antagen i KF februari 2017) anger riktlinjer för planering, genomförande och förvaltning av stadens parker och naturområden. Dokumentet slår fast att ”Stockholm ska utvecklas och förtätas samtidigt som staden ska behålla sin unika karaktär med en blandning av bebyggelse och gröna och blå miljöer.” Vidare ska ”alla stockholmare ha tillgång till parker och natur av höga rekreativa och ekologiska värden. Parker och natur ska vara en del av stadens offentliga rum vilka kopplar ihop staden och som bidrar till en levande och trygg miljö för alla.”

Stockholms stads miljöprogram

Stockholms stads miljöprogram (antagen i KF april 2016) beskriver hur Stockholm måste anpassas för ett förändrat klimat och planeras så att ekosystem i mark och vatten gynnas. Liksom *Strategin för offentliga rum* poängterar man att stadens gator måst bli mer attraktiva gång- och vistelsemiljöer med frisk luft, mindre biltrafik och fossila bränslen.

Under målet för *Miljöanpassade transporter* konstateras att Stockholms befolkning växer vilket resulterar i fler resor och transporter. Den främsta påverkan på miljön består av klimatutsläpp från fossila drivmedel, buller från motorer och vägbana, barriäreffekter av vägar och spår samt luftföroreningar från slitage av däck och vägbana och förbrända drivmedel. En övergång till mer kapacitetsstarka och miljöanpassade transportmedel som kollektivtrafik, miljölastbilar, sjöfart, gång och cykel är nödvändig, och för alla motoriserade transportslag behövs högre tillförlitlighet, fossiloberoende och energieffektivitet än idag.

Målet för *Hållbar mark- och vattenanvändning* beskriver hur staden måste anpassas för ett förändrat klimat och utformas så att ekosystem i mark och vatten gynnas. Det är viktigt att kunna säkra särskilt betydelsefulla kärnområden, spridningszoner och livsmiljöer för skyddsvärda arter. Den ökade urbaniseringen i kombination med pågående klimatförändringar ställer höga krav på hur staden planeras och att man säkerställer grönytor, vattenförekomster och stadsmiljöer för rekreation, biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

Förutsättningar för att nå målen

Projekt Södertäljevägen inbegriper svåra utmaningar men även möjlighet att nyttja befintliga kvaliteter vilket använt på rätt sätt kan bli en stor tillgång och kvalitet för projektet.

Trafik

Södertäljevägen konstruerades som en trafikled där få avbrott ska ge hög prioritet för ett högt antal bilfordon i vägens nord-sydligafärdriktning med få tvärgående förbindelser. Idag är trafikflödena en annan där stora mängder fotgängare går tvärs Södertäljevägen, via en undergång, från tunnelbane- och busstationen vid Liljehomstorget till arbetsplatserna i Marievik och i motsatt riktning från bostäderna vid Liljeholmskajen. Till detta kommer ett stort antal cyklister som korsar de stora gångflödena.

Eftersom Södertäljevägen främst var utformad för biltrafiken i nord-sydlig riktning finns det endast en underjordisk passage där tvärbana, buss, bil, gående och cyklister samlas vilket har lett till trängsel, köbildning och trafikfarliga situationer. Åtgärder har genomförts för att förbättra trafiksäkerheten och minska konfliktpunkter. Trots detta räcker inte genomförda åtgärder då gång- och cykelflödena ökar.

Det ökande antalet cyklister samt gångflödena tvärs Södertäljevägen pga exploateringen av bostäder och arbetsplatser gör att Södertäljevägen inte längre är utformad för dagens trafiksituation utan upplevs som en barriär. Framkomlighetsstrategins fokus på de mer kapacitetsstarka kollektivtrafikfärdmedlen och prioritering av gång- och cykeltrafik motiverar därför en ombyggnad av Södertäljevägen.

Spårområde

Genom projektområdet går ett järnvägsspår ned till Cementas anläggning i Lövholmen. Tvärbanan trafikerar även området på befintlig bana som också är ett industrispår från Västberga industriområde. Vissa delar av spåren används för rangering av tunnelbanetåg.

Vid Lövholmen pågår ett detaljplanearbete för bostäder som förutsätter Cementas flytt till Energihamnen i Loudden. Vid en flytt kan järnvägsspåret till Cementas anläggning vid Liljeholmshamnen tas bort. Tvärbanan och behovet av rangering kvarstår dock.

En målkonflikt finns emellan spårvägens befintliga läge för att tillgodose god kollektivtrafik försörjning med Tvärbanan samt behovet av rangering för tunnelbanan och önskemålet att överbygga Södertäljevägen och skapa en urban miljö.

Stadsbild

Södertäljevägens utgörs av ett trafiklandskap där vägbanas bredd inom projektområdet varierar mellan ca 45 meter till ca 75 meter och avståndet mellan husfasaderna från Liljeholmstorget till Marievik är ca 150 meter. Vägkroppens profil med anslutande på- och avfarter samt höjning till Liljeholmsbron gör att ingen naturlig koppling till omgivande geografi eller stadsbild finns. Dessa faktorer gör att området uppfattas som svårorienterad och ogästvänligt.

Miljöstörningar

Södertäljevägen har inom projektområdet mellan 31- 40 000 fordon/dygn. Utsläpp från vägtrafiken medför höga och bitvis gränsöverskridande värden för buller, koldioxid samt PM10 för miljö kvalitetsnormerna.

Att tillskapa en stadsmiljö längs Södertäljevägen som uppfattas som ”urban” med en mindre gatusektion och högre byggnader utan att göra förändringar i trafikarbetet kommer att koncentrera dess

miljöstörningar och leda till överskridande av miljökvalitetsnormerna. Projektarbetet ska därför tidigt i arbetet prioritera luftmiljö-analyser och undersöka vilka åtgärder, både av den fysiska miljön och trafikarbetet, som är möjliga för att minska biltrafikens negativa störningar.

Ekologisk spridningskorridor

Projektområdet ingår i ett kärnområde för ekar med ek-områden och hela området ingår även i ett habitatnätverk för eklevande arter. Delar av området ingår även i ett ekologiskt särskilt betydelsefullt område (ESBO). Sambandet är relativt svagt men strategiskt viktigt spridningssamband över planområdet till kärnområdena. För att minska fragmenterings- och barriäreffekter är det viktigt att prioritera de stora kärnområdena och deras spridningszoner i planeringen. Därför bör det utredas vilka förstärkningsåtgärder som är möjliga att implementera så att det svaga sambandet kan stärkas och att den ekologiska barriäreffekten över Södertäljevägen minskar.

Projektekonomi

För att tillskapa en effektiv och modern trafikanläggning kan projektet komma att innebära omfattande infrastrukturinvesteringar. För att finansiera dessa och samtidigt uppnå god lönsamhet bedömer projektgruppen att en hög och marknadsanpassad exploatering krävs.

Projektet kommer löpande att studera olika scenarios för lönsamhetspotential samt vilka inkomster av försäljning av mark, medfinansiering och exploateringsbidrag som är möjliga.

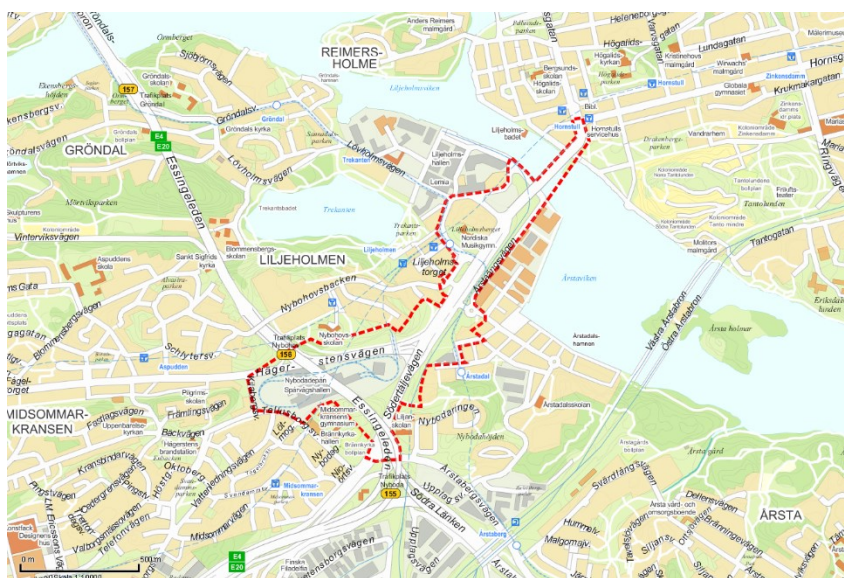
Sammanfattning

Förutom svåra utmaningar har projektområdet även goda förutsättningar att bli ett mycket attraktivt stadsområde. Idag finns redan närhet till innerstadens rika utbud av kultur och handel, välfungerande bostads- och verksamhetsområden, mycket goda kollektivtrafiksystem, handel i Liljeholmsgallerian samt närhet till både skogsområden och vatten.

Sammantaget måste projektet redovisa hur man kan hantera de negativa konsekvenserna av trafiken och dess barriäreffekter utan att göra avkall på de viktiga trafikala funktioner som Södertäljevägen hanterar samt skapa en god stadsmiljö.

Geografiskt område

För att uppnå målformuleringen i budgeten om att ”överbrygga Södertäljevägen” samt leva upp till den tidigare visionen i planprogrammet från år 2000 behöver projektområdet ta sig an ett större utbredningsområde från Liljeholmsbron i norr till Nybodadepån i söder.



Utbredningsområdet

Liljeholmsbron

Utbredningsområdet föreslås avgränsas i norr vid korsningen Långholmsgatan / Hornsgatan för att innefatta alla påverkande delar av Liljeholmsbron. Trafiknämnden har godkänt ett reviderat utredningsbeslut (T201502828) för att undersöka en renovering av Liljeholmsbron. En samordning mellan projekten bör göras för att säkerställa Liljeholmsbron läge och höjd, trafikmängder och trafikslag verkar för att uppfylla projekt Södertäljevägens målbild.

Nybodadepån

AB StorStockholms Lokaltrafik är ägare av Herbariet 3 inom vilken anläggning Nybodadepån ligger. Trafikförvaltningen har inkommit med förfrågningar om att utvidga depån på Hägerstensvägens område. Exploateringskontoret önskar avvakta med besked i frågan med hänvisning till det kommande programarbetet med Södertäljevägen och Hägerstensvägens betydelse för att sammanlänka stadsdelarna.

Staten, Stockholms Läns Landsting (SLL) och staden har ingått ett avtal, den så kallade Storstadsförhandlingen Stockholm, om att SLL ska bygg en ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö via Liljeholmen i utbyte mot att staden bygger 48 000 bostäder samt medfinansierar tunnelbanan. Vilka konsekvenser detta får på Nybodadeplan är i dagsläget inte känt.

Projekt Södertäljevägen vill därför tillsammans med SLL utreda möjligheterna till att utveckla Hägerstensvägen och Nybodadeplan för att stärka kopplingen mellan stadsdelarna Hägersten-Årstaberg och Liljeholmen.

Årstaberg

I sydöst pågår ett detaljplanearbete längs Årstabergsvägen och programmet för Årstaberg. Dessa delar bedöms i dagslägen inte ingå i projektet för Södertäljevägen men projekten kommer samordna sina planeringsförutsättningar för att undvika suboptimering.

Privata fastighetsägare

Projektområdet innefattar även områden som inte är stadens mark såsom Liljeholmsberget och järnvägsområdet.

På Liljeholmsberget finns bostadsbebyggelse och Nordiska musikhögskolan. Dessa verksamheter är inte föremål för förändring men omkringliggande mark såsom bergsbranter och gator kan vara möjliga att utveckla.

Jernhusen Fastigheter AB är ägare av fastigheten Liljeholmen 4:24 inom vilket tvärbana och stambanan finns. Jernhusen har visat intresse för att utveckla sin mark och inkommit med en planansökan till Stadsbyggnadskontoret.

Projektet avser även kontakta övriga fastighets- och tomträttshavare ägare invid utredningsområdet för att höra deras åsikt och önskemål.

Projektområdet föreslås innefatta ca 46,5 ha.

Utredningsorganisation

Beställare av projektet är kommunfullmäktige genom uppdraget som gavs till exploateringsnämnden i 2018 års budget.

Projektagande nämnd är Exploateringsnämnden då det är de som står för den största investeringen och är ansvarig för genomförandet. Exploateringskontoret står som utförare av nämndens ansvar.

Projektet bemannas med tjänstepersoner och chefer från stadens ordinarie förvaltningsorganisation. Initialt ingår tjänstepersoner från exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, stadsdelsförvaltningen och trafikkontoret. Allt eftersom utredningsarbetet fortgår kommer förvaltningar och kompetenser att knytas till projektgruppen, som referenser eller ingå i projektundergrupper.

Projektstyrning föreslås ske via en operativ styrgrupp med enhetschefer från exploatering, stadsbyggnads- och trafikkontoret samt en stadsövergripande styrgrupp. Exploateringskontorets projektledare svarar för att projektgruppen uppfyller de åtaganden som styr och ledningsgrupp beslutar.

Avstämning och kontroll ska även göras med stadsledningskontoret i enlighet med utarbetat rutin i stadens projektstyrningsmodell för stora projekt (SSIP).

Tidplan

Projektets utredningsfas för ett framtagande av ett underlag till inriktningsbeslut beräknas ta ca 2,5 år och vara färdigt q4 2021. Detta innefattar även ett planprogramsamråd och ställningstagande i Stadsbyggnadsnämnden.

Ekonomi

Projektet bedöms innebära en investering över 300 miljoner då omfattande infrastrukturuomläggningar krävs för att uppnå projektmålen. Utredningsarbetet avser att ta fram en investerings- och lönsamhetskalkyl under utredningsarbetet för att klargöra lönsamhetspotentialen samt följsamheten till investeringsstrategin.

Utredningsutgifter

Utredningsutgifterna fram till ett inriktningsbeslut bedöms uppgå till ca 20 miljoner kronor. Utredningsutgifterna består i olika typer av inventering och utredningar för att klargöra om målen i projektet kan uppnås. Utredningarna har delats upp i fyra delar för att metodiskt och succesivt fördjupa och bredda utredningen, se bilaga 1 – Behov och aktivitetslista.

De fyra delarna är

1. *Inventering och analys*
2. *Idégenerering* – utformning och verksamhetsinnehåll
3. *Utvärdering* – samråd av program
4. *Syntes* – förslag till inriktningsbeslut

Staden avser att inleda förhandlingar med Jernhusen som är den andre störste markägaren efter staden om en kostnadsfördelning av utredningskostnaderna.

Utredningskalkylen innehåller inga utredningar som kan uppkomma som krav eller önskemål från externa parter såsom Trafikverket, Stockholms Läns Landsting, fastighetsägare eller allmänhet.

Utredningsutgifter bedöms rymmas inom Exploateringsnämndens budget.

Risk

Projektrisker

Måluppfyllelse

Motsättningen mellan den stora trafikmängdens negativa miljöstörningar och den fysiska utformningen är den största utmaningen för projektet. Stora trafikmängder skapar luftföroreningar som i en tät stadsmiljö gör att gränsvärdena för luftmiljö riskerar att överskridas.

Projektekonomi

Stora infrastrukturumläggningar av ledningar och väg innebär stora investeringar. Om det sker i ett tidigt skede av genomförandefasen utan att möjlighet till samtida försäljningsintäkter måste staden låna för investeringen. Staden får då räntekostnader att bära under hela projektprocessen. För att motverka detta bör planeringen av genomförandet läggas så att försäljningsintäkter kommer tidigt.

Det sätt som man väljer att genomföra utbyggnaden av projektet kommer att ha stor inverkan på framkomlighet och tid vilket har stor påverkan på kostnaderna.

Exploateringsgrad

I Liljeholmens stadsdel pågår idag fler detaljplaneprojekt på privat mark såsom Marievik och Lövholmen för att nämna de största. Tidigare har även JM utvecklat Liljeholmskajen som ett, till största delen, privat projekt. En av exploateringskontorets erfarenheter från Liljeholmskajen är att allmänna ytor såsom park och förskolegårdar nedprioriterades framför bebyggelse på privat mark. När det sedan ställdes krav på mer parkyta fick stadens mark tillhandhållas för att åtgärda brister i den tidigare planeringen. Stadens möjlighet till exploatering på sin mark gick därmed förlorad. En sammanhållen planering av allmän plats och infrastruktur och en rättvis fördelning av exploateringsgraden är därför nödvändig i hela stadsdelen. Alla exploatörer, privata såväl som kommunala, måste ta ett allmänt ansvar och säkra offentliga ytor. Sker inte en sådan samordning finns en risk att Södertäljevägen, vilket till största delen ligger på stadens mark och kommer senare i planeringen, riskerar att få hantera avsaknaden av allmänna ytor i tidigare projekt och därmed få mindre exploateringsintäkter och därmed riskeras ett underskott för staden.

Genomförande och framkomlighet

Genom utredningsområdet passerar ett stort antal cykel- bil och kollektivtrafikresenärer samt varutransporter varje dag. Inför ett genomförandebeslut måste en väl studerad genomförandeplanering biläggas för att på bästa möjliga sätt undvika störningar i trafiken och minimera kostnader för projekt.

Kommunikation

En utsedd kommunikationsansvarig stöttar projektet och projektgruppen i kommunikativa frågor. Arbete med omvärldsbevakning sker löpande. En intressentkartläggning med interna och externa målgrupper för projektet har tagits fram under hösten 2018 vilken kommer uppdateras kontinuerlig under processen, se bilaga 2. Under 2019 kommer en kommunikationsplan att tas fram till stöd för vidare kommunikationsarbete.

Rapportering

Stadens projektstyrningsmodell Stöd för stora investeringsprojekt (SSIP) ska användas i alla investeringsprojekt där investeringsutgifterna bedöms överstiga 50 mnkr. Då investeringen bedöms överstiga 300 miljoner kronor ska ett projektdirektiv upprättas och samrådas inför utredningsbeslut. Samråd har hållits med stadsledningskontoret.

Projektstyrningsmetoden är uppdelat i fem faser och sju områden. För varje fas beskriver metodiken de aktiviteter som ska utföras relaterat till de olika områdena; mål och syfte, organisation, tidplan, ekonomi, risk och kvalitet, kommunikation och rapportering.

Första fasen (initerafasen) syftar till att säkerställa att ytterligare utredningsarbete enbart görs med godkänt projektdirektiv. Detta uppnås genom att projektledaren upprättar ett projektdirektiv i samråd med stadsledningskontoret, övriga berörda förvaltningar och bolag. När samråd har skett ska projektdirektivet rapporteras till projektagande nämnd. Ett godkänt projektdirektiv innebär att fortsatt utredning av projektet får ske.

Projektdirektiv ska innehålla

- övergripande mål för projektet
- utredningsorganisation
- tidsplan
- utredningsutgifter
- uppenbara projektrisker
- intressentkartläggning

Projektdirektivet vara underlag för utredningsbeslut i exploateringsnämnden. Utredningsbeslutet syftar till att utreda de miljömässiga, tekniska och ekonomiska möjligheterna att förverkliga projektets mål enligt 2018 års budget samt framtagna styr- och policydokument fram till ta fram ett inriktningsbeslut. I utredningsbeslutet ska redovisas om områdesprogram är nödvändigt.

Detta projektdirektiv för Projekt Södertäljevägen har upprättats i samråd med stadsledningskontoret och projektgruppens medlemmar samt operativa styrgruppen. Projektdirektivet ska utgöra ett underlag för projektplan och ge vägledning för planprocessen.

Bilaga

Bilaga 1	Utredningsbehov och aktivitetslista
Bilaga 2	Intressentkartläggning