

## § 33

### KSN-2018-1052 Främre Boländerna - Projektdirektiv

### KSN-2018-1052

#### Beslut

Kommunstyrelsens mark- och exploateringsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

1. **att** godkänna reviderat projektdirektiv för Främre Boländerna enligt ärendets **bilaga 1**, samt
2. **att** ge kommunstyrelsens mark- och exploateringsutskott i uppdrag att i projektet Främre Boländerna göra justeringar i etappindelningen när behov uppstår.

#### Beslutsgång

Ordföranden ställer förvaltningens förslag mot avslag och finner att kommunstyrelsens mark- och exploateringsutskott bifaller förvaltningens förslag.

#### Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit fram ett förslag till reviderat projektdirektiv för att fortsätta arbetet med att planera och därefter genomföra omvandlingen av Främre Boländerna.

Revideringen omfattar ett förslag till etappindelning med en tillhörande tidsplan. En uppdaterad ekonomisk kalkyl för hela området har tagits fram.

#### Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 31 mars 2020
- Bilaga 1, förslag till reviderat projektdirektiv Främre Boländerna

Stadsbyggnadsförvaltningen  
**Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen**

Datum:  
2020-03-31

Diarienummer:  
KSN-2018-1052

Handläggare:  
Gustav Hector

## Reviderat projektdirektiv, Främre Boländerna

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

1. **att** godkänna reviderat projektdirektiv för Främre Boländerna enligt ärendets **bilaga 1**, samt
2. **att** ge kommunstyrelsens mark- och exploateringsutskott i uppdrag att i projektet Främre Boländerna göra justeringar i etappindelningen när behov uppstår.

### Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit fram ett förslag till reviderat projektdirektiv för att fortsätta arbetet med att planera och därefter genomföra omvandlingen av Främre Boländerna.

Revideringen omfattar ett förslag till etappindelning med en tillhörande tidsplan. En uppdaterad ekonomisk kalkyl för hela området har tagits fram.

### Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret.

Barn- och jämställdhetsperspektiven beaktas genom att omvandlingen av Främre Boländerna från verksamhetsområde till innerstad påför en ökad personnärrvaro alla tider på dygnet och bidrar till en trygg och välkomnande innerstad för alla.

Intill Främre Boländerna finns verksamheter som skulle kunna orsaka skada för tredje man. För barns säkerhet kan inte verksamheterna kombineras med mer känslig markanvändning såsom barnverksamhet. Vidare har områdets innehåll begränsats till att inte riktas till barn i lägre ålder än årskurs 7, vilket ligger i linje med strukturprogrammets intentioner ur ett barnperspektiv.

Näringslivsperspektivet har också beaktats, se förtydligande nedan.

### **Föredragning**

Efter färdigställandet av Resecentrum och Stationsgatan började många fastighetsutvecklare visa stort intresse för att utveckla Främre Boländerna. Ett översiktligt program för utvecklingen av Boländerna antogs 2014, varefter ett strukturprogram för området antogs 2018.

Enligt programmet ska området utnyttjas till kontorsetableringar eftersom närheten till Resecentrum skapar attraktivitet för verksamheter, särskilt företag med stort regionalt upptagningsområde av arbetskraft. Utbyggnaden längs Stationsgatan har slutförts med uppförandet av kontorshuset ”Juvelen”. Samtidigt pågår en utbyggnad av området mellan Resecentrum och Kungsgatan.

Efter att strukturprogrammet antogs har arbetet med att genomföra omvandlingen av Främre Boländerna fortsatt. Detta hanteras i ett reviderat projektdirektiv där dessa delar tillkommer, se ärendets bilaga.

Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit fram ett förslag till reviderat projektdirektiv då det finns ett behov av att tydligare styra planeringen av området i etapper och säkerställa att inriktningen fastställs genom politiska beslut. Etappindelning för hela Främre Boländerna har inte funnits i tidigare beslutat projektdirektiv.

Förslag till beslutet innebär också att justeringar till etapperna kan hanteras mer effektivt av mark- och exploateringsutskottet än att projektdirektivet ska revideras med tillhörande administration. Förslaget innebär också en ändring i budgeten genom att GSN finansierar 40 miljoner kronor av utbyggnaden vilket ska inarbetas i kommande förslag av mål och budget för perioden fram till 2030.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Kostnaden för utbyggnad av allmänna platser och anläggningar, exklusive vatten och avlopp, uppskattas i detta skede till cirka 190 miljoner kronor. Projektets anläggningsnetto för utbyggnad av allmän plats ska vara noll kronor, varav 150 miljoner kronor finansieras genom exploateringsersättning och 40 miljoner kronor avseende del av ombyggnation av Björkgatan avses att finansieras genom investeringsmedel från gatu- och samhällsbyggnadsnämnden (GSN).

Ombyggnation av Björkgatan finns ännu inte med som eget projekt i GSNs investeringsplanering, men bedöms kunna prioriteras inom investeringsramen för stadsutveckling, stråk, ospecificerade projekt från 2027 – 2028 då ett genomförande kan bli aktuellt. Projektbudgeten kommer att specificeras i investeringsberedningen i kommande mål och budget.

Utöver de allmänna platserna och anläggningarna för cirka 190 miljoner kronor ska en passage förbi stambanan anläggas som ska ersätta funktionen av en plankorsning vid Vimpelgatan. Den totala kostnaden för en sådan passage bedöms till cirka 200 miljoner kronor. Passagen är en del i ett större förhandlingssammanhang som drivs utanför detta projekt. Därmed är det i dagsläget oklart hur kostnaden ska fördelas mellan Trafikverket, kommunen och fastighetsägare och hur mycket som därmed eventuellt ska belasta detta projekt.

Kostnader för övergripande åtgärder, exempelvis utredningar, kommer att hanteras i föravtal och exploateringsavtal. Kostnaden för personella resurser vad avser

utbyggnad av allmän plats hanteras som vanligt genom exploateringsersättning och ingår i den ovan redovisade kostnaden om cirka 190 miljoner kronor. Ambitionen är också att genom föravtal och exploateringsavtal få kostnadstäckning för övriga personella resurser. Därmed ska projektets netto resultera i 0 kr.

Kostnader och intäkter för detaljplanering hanteras utanför detta projekt. Planavtal tecknas direkt mellan plan- och byggnadsnämnden och berörda exploitörer.

De allmänna platserna i Främre Boländerna bedöms utökas något i storlek i enlighet med strukturprogrammet och därigenom ökar driftkostnaderna. Driftkostnadernas ökning är normal i förhållande till utbyggnadsområdet storlek. De utökade anläggningarna förväntas kunna tas i drift tidigast XXXX.

### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse daterad 31 mars 2020
- **Bilaga 1**, Projektdirektiv

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson  
Stadsdirektör

Mats Norrbom  
Stadsbyggnadsdirektör

Projektname Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4

# Främre Boländerna

## *Projektdirektiv*

*Kryssa i rutan för det alternativ som gäller*

Beslut att starta **planeringsfasen** (BP1)

Beslut att bordlägga beslutet

JA	NEJ	Kommentar:
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

-----  
Datum och underskrift av projektägaren

-----  
Namnförtydligande

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4

<b>1</b>	<b>GRUNDLÄGGANDE INFORMATION .....</b>	<b>3</b>
1.1	BAKGRUND .....	3
1.2	SYFTE.....	4
1.3	PROJEKTÄGARE.....	<b>FEL! BOKMÄRKET ÄR INTE DEFINIERAT.</b>
1.4	INTRESSETER.....	4
<b>2</b>	<b>MÅL.....</b>	<b>4</b>
2.1	EFFEKTMÅL.....	4
2.2	PROJEKT MÅL.....	5
2.3	UNDERLAG FÖR PRIORITERING VID MÅLKONFLIKTER.....	5
<b>3</b>	<b>FÖRUTSÄTTNINGAR .....</b>	<b>6</b>
3.1	FINANSIERING .....	6
<b>4</b>	<b>OMFATTNING OCH LEVERANSER .....</b>	<b>6</b>
4.1	AVGRÄNSNINGAR.....	7
4.2	ETAPPINDELNING .....	7
4.2.1	Tidsplan.....	9
4.2.2	Angränsande projekt - Resecentrum .....	9
4.2.3	Angränsande projekt - Vimpelgatan .....	9
4.2.4	Angränsande projekt - Stambanan och bangården.....	10
4.2.5	Angränsande projekt - Lennakatten .....	10
4.2.6	VA-kapacitet .....	10
4.2.7	Bygglogistik .....	11
4.2.8	Parkeringsutredning .....	11
4.2.9	Dagvattenutredning .....	11
<b>5</b>	<b>KOPPLINGAR TILL ANDRA PROJEKT OCH VERKSAMHETER.....</b>	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>ORGANISATION.....</b>	<b>12</b>
6.1	RESURSER .....	12
6.2	DELEGERING AV ANSVAR .....	13
<b>7</b>	<b>PROJEKTRUTINER .....</b>	<b>13</b>
<b>8</b>	<b>RISKER OCH MÖJLIGHETER .....</b>	<b>13</b>
8.1	BUDGET.....	13
8.1.1	Övergripande allmänna anläggningar .....	15
8.1.2	Områdesspecifika anläggningar .....	15
8.1.3	Kostnadstäckning .....	16
8.1.4	Kassaflöde .....	16
8.2	EKONOMISK UPPFÖLJNING OCH PROGNOSEER .....	17
<b>9</b>	<b>AVVECKLING .....</b>	<b>17</b>
<b>10</b>	<b>CHECKLISTA INFÖR BESLUT, BP1, ”GODKÄNNANDE AV DIREKTIV”.....</b>	<b>17</b>
<b>11</b>	<b>REFERENSER OCH BILAGOR .....</b>	<b>18</b>

Projektname Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4

## 1 GRUNDLÄGGANDE INFORMATION

### 1.1 Bakgrund

Projektet avser att hantera stadsomvandling i Främre Boländerna i Uppsala. Stadsdelen ska omvandlas från ett glest industriområde till en aktiv och blandad del av Uppsalas innerstad med fokus på företag och verksamheter med ett blandat verksamhetsinnehåll och en struktur av kvarter, parker, gator och platser. Med främre Boländerna avses området mellan Strandbodgatan, Museijärnvägen, Björkgatan samt rangerbangården. Området är en del av Uppsalas innerstad enligt innerstadsstrategin och ska vara en plats med liv dygnet runt med bidrag från restauranger och hotell utöver områdets särprägel som kontors och verksamhetsområde. Uppsalas innerstadstrategi pekar ut Bergsbrunnagatan, Säbygatan, Björkgatan och Strandbodgatan/Strandbodkilen som stadsstråk med plats för stadsliv. Projektet inbegriper även frågeställningar med anledning av trafikverkets planering för en utbyggnad av ökad spårkapacitet (fyrspår) längs Boländerna, av ett utvecklat Resecentrum i anslutning till Uppsala Centralstation och områdets relation till västra sidan om järnvägen.

Efter färdigställandet av Resecentrum och Stationsgatan började många fastighetsutvecklare visa stort intresse för att utveckla Främre Boländerna. Ett översiktligt program för utvecklingen av Boländerna antogs 2014, varefter ett strukturprogram har tagits fram för området som antogs 2018.

Enligt programmet ska området utnyttjas till kontorsetableringar eftersom närheten till Resecentrum skapar attraktivitet för verksamheter, särskilt företag med stort regionalt upptagningsområde av arbetskraft. Utbyggnaden längs Stationsgatan är slutförd med det senaste tillskottet av kontorshuset "Juvelen". Samtidigt pågår en utbyggnad av området mellan Resecentrum och Kungsgatan. Parallellt med strukturprogrammet har Uppsala kommun, tillsammans med Handelskammaren i Uppsala och några av fastighetsägarna, drivit ett visionsarbete för stadsdelen. En folder har tagits fram där visionen bland annat formuleras så här: "Den primära målbilden är en stadsdel för företag, både nya och etablerade. Området ska välkomna såväl Early Adopters som internationella kunder och företag. Det är dessutom en levande stadsdel med framåtanda och kunskapsutveckling. En stadsdel som kan främja Uppsala och dess invånare."

Planläggning och utbyggnad av allmän plats och kvartermark beräknas ske under en längre tid och bedrivs etappvis. Vidare behöver områdets dagvattenhantering säkras samordnat med utbyggnaden av gatustruktur och vatten- och avloppsnätet. Arbetet med att projektleda och samordna utvecklingen för en exploatering av området innebär att tydligt driva Uppsala kommuns intressen i samband med områdets utveckling i stort samverkanspussel tillsammans med berörda fastighetsägare, näringsliv och intressenter.

Projektname Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4

## 1.2 Syfte

Stadsdelen Främre Boländerna ska omvandlas till en aktiv och blandad del av Uppsalas innerstad med fokus på företag och verksamheter med ett blandat verksamhetsinnehåll, kontakt- och kunskapsintensivt näringsliv och en struktur av kvarter, parker, gator och platser.

*”Den primära målbilden är en stadsdel för företag, både nya och etablerade. Området ska välkomna såväl Early Adopters som internationella kunder och företag. Det är dessutom en levande stadsdel med framåtanda och kunskapsutveckling. En stadsdel som kan främja Uppsala och dess invånare.”* (Vision, Handelskammaren i Uppsala län och Uppsala kommun)

## 1.3 Intressenter

Huvudintressent är fastighetsägare i Främre Boländerna, Uppsala Vatten samt Region Uppsala i form av ansvarig för kollektivtrafik. Indirekt är även handelskammaren i Uppsala län, befintliga och framtida verksamhetsutövare, och medborgare i kommunen berörda, som nyttjare av allmän plats och besökare och boende i närområdet.

Internt inom kommunen finns intressenter som näringslivsavdelningen med etableringsuppdrag och mottagare av allmän plats, Avdelning Gata Park Natur.

För projektets framdrift finns intressenter i form av resursägare, styrgrupp, politiska nämnder och församlingar samt administrativa enheter och myndigheter som bygglov, lantmäteri, registrator mm.

En mer djuplodad intressentanalys finns som en del av projektplanen.

## 2 MÅL

### 2.1 Effektmål

- Skapa förutsättningar för 70 000 nya jobb till 2050 genom att bidra till kommunens mål om 2000 nya arbetsplatser per år.
- Främre Boländerna omvandlas till en aktiv och blandad del av innerstaden med fokus på företagsamhet och verksamheter med en god bebyggd miljö.
- I samverkan med Region Uppsala verka för att utbyggnad av fyra spår Uppsala-Arlanda-Stockholm kan påbörjas före 2029.
- Bidra till ökad tillgång på mark och lokaler i Uppsalas innerstad för företag som behöver växa eller önskar etablera sig i Uppsala.



Projektname Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4

- Bidra till att Uppsala C kan utvecklas i enlighet med kommunens planer och beslut så att den utvecklingen kan bidra positivt till det strategiskt belägna innerstadsområdet Främre Boländerna.
- Bidra till att inom ramen för klimatprotokollet tillsammans med näringslivet, universiteten och organisationer utveckla arbetet för att nå klimatmålen fossilfritt 2030 och klimatpositivt 2050.

## 2.2 Projekt mål

- Möjliggöra ny kontors- och verksamhetsbebyggelse i en struktur av kvarter, gator, parker och torg genom nya detaljplaner och utbyggd allmän plats. För att möjliggöra den nya strukturen kommer privatägd mark att lösas in av kommunen med stöd av detaljplanerna.
- Bidra genom detaljplanering så att utbyggnad av fyra spår Uppsala-Arlanda-Stockholm inte förhindras.
- Skapa en gemensam plattform med fastighetsägarna i Främre Boländerna för samverkan och marknadsföring av området.
- Projektet ska medverka till omlokaliseringssöd för befintliga företag och verksamheter inom Främre Boländerna till andra platser.
- Möjliggöra för temporära etableringar inom Främre Boländerna för företag och verksamheter under områdets planläggning och utveckling utan att påverka projektets tid, kostnad eller kvalitet.
- Genom samråd och granskning för samtliga detaljplaner genomföra medborgardialog så att SKL:s delaktighetstrappa uppfylls.
- Samverka med Uppsala klimatprotokoll i utvecklingen av Främre Boländerna i tre temaområden, Fastigheter, Hållbar stadsutveckling och Transporter.

Projekt målen har vidareutvecklats i projektplanen i enlighet med kommunens process för samhällsbyggnadsprojekt.

## 2.3 Underlag för prioritering vid målkonflikter

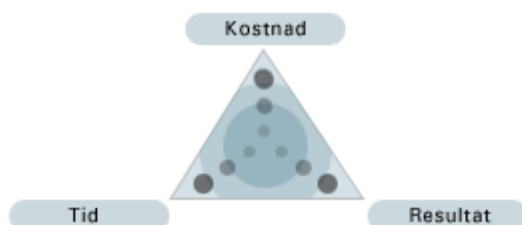
Områdets lokalisering och förutsättningar är unikt och kommer att komplettera Uppsalas innerstad och affärsdistrikt som har ambitionen att möjliggöra för internationella företagsetableringar. Utvecklingen av området ska möta behovet av kontorsmark och ska genom en hög kvalitet på bebyggelse och allmänna ytor leva upp till områdets målbild.

Projektname Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4

I området äger kommunen i princip ingen byggbar mark och kan således inte sälja mark för bebyggelse som annars kan väga upp stora investeringar i allmän plats, dock ska exploateringsersättning och avgifter täcka upp för kommunens anläggningskostnader.

Områdets lokalisering med anslutning till pågående projekt, så som resecentrum, järnvägen med utökning av spår, bangård, läkemedelsindustri i utveckling mm kommer att påverka projektet i olika riktningar och projektet behöver förhålla sig till dessa i tid.

Med anledning av ovanstående sker prioritering i följande ordning tid – kostnad – resultat.



### 3 FÖRUTSÄTTNINGAR

- Icke förhandlingsbara förutsättningar som lagar, förordningar och myndighetskrav.
- Fastighetsägarna ska driva utvecklingen av området och kvartersbildning genom samverkan. Kommunen kommer inte tvinga fram lösningar genom inlösen eller expropriation.
- Projektet får inte förhindra eller motverka ett bibehållande och utvecklande av angränsande läkemedelsutveckling/produktion (tidigare GE Healthcare).
- Projektet ska förhålla sig till ”Uppsalapaketet”, i synnerhet 4 spårutbyggnaden och resecentrum samt de avtal som kommun därtill sluter med andra aktörer, exempelvis Trafikverket.
- Projektet är beroende av att strukturprogrammet för området är gällande.

#### 3.1 Finansiering

Projektet finansieras av Kommunstyrelsen genom mark- och exploateringsutskottet.

### 4 OMFATTNING OCH LEVERANSER

Projektet följer samhällsbyggnadsprocessen för Uppsala stadsbyggnadsförvaltning och löper från planering till avveckling, projektdirektiv till godkänt avslut av projekt.

Projektname Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4

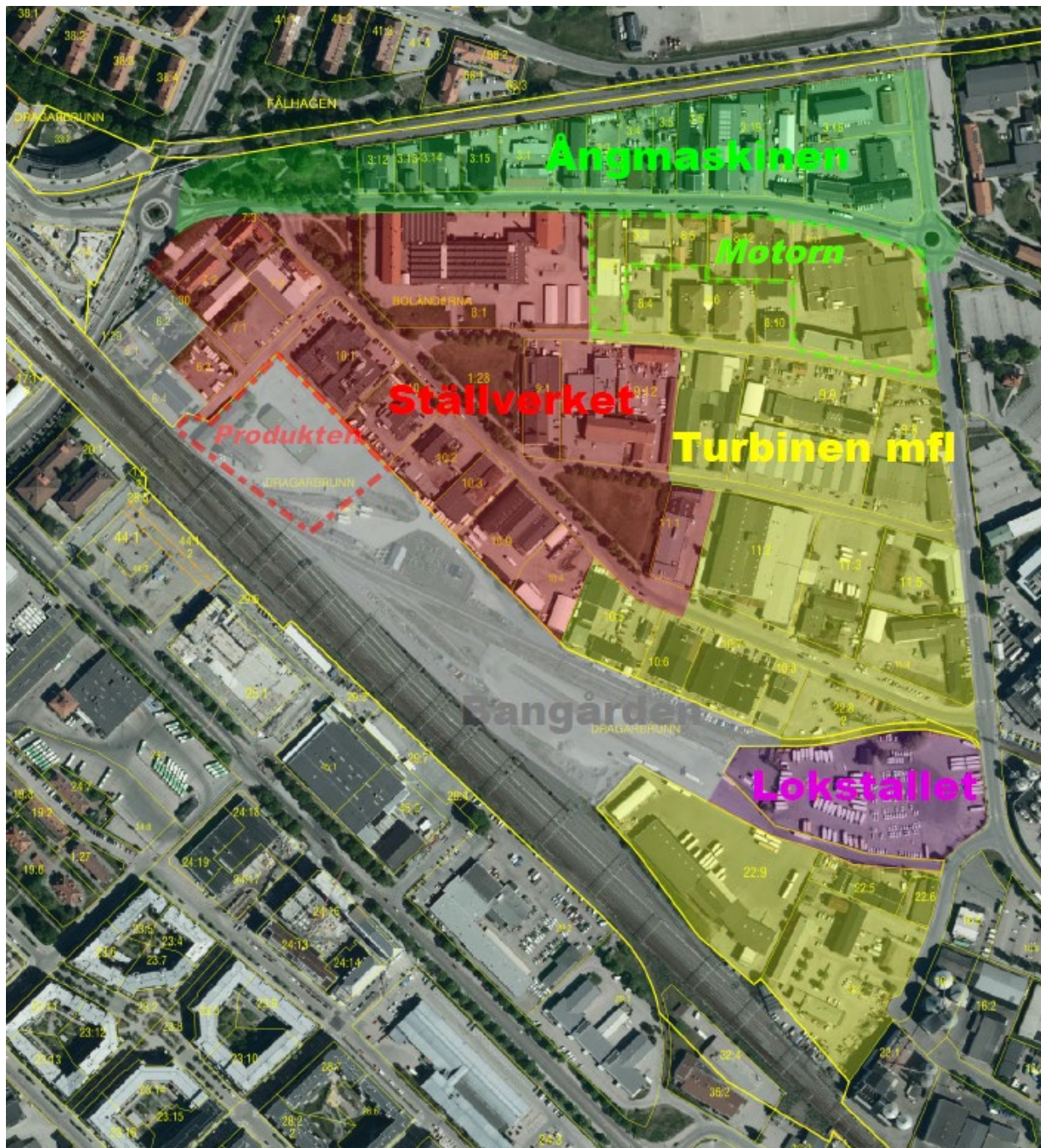
#### **4.1 Avgränsningar**

- Projektet omfattar inte några åtgärder i Uppsalapaketet mer än att projektet måste förhålla sig till beslut relaterade till Uppsalapaketet.
- Området som projektet omfattar är avgränsat i enlighet med strukturprogrammet.
- Projektet omfattar inte näringslivsfrågor utanför aktuellt område.
- Projektet ska inte utreda museijärnvägens lokalisering och utbredning.

#### **4.2 Etappindelning**

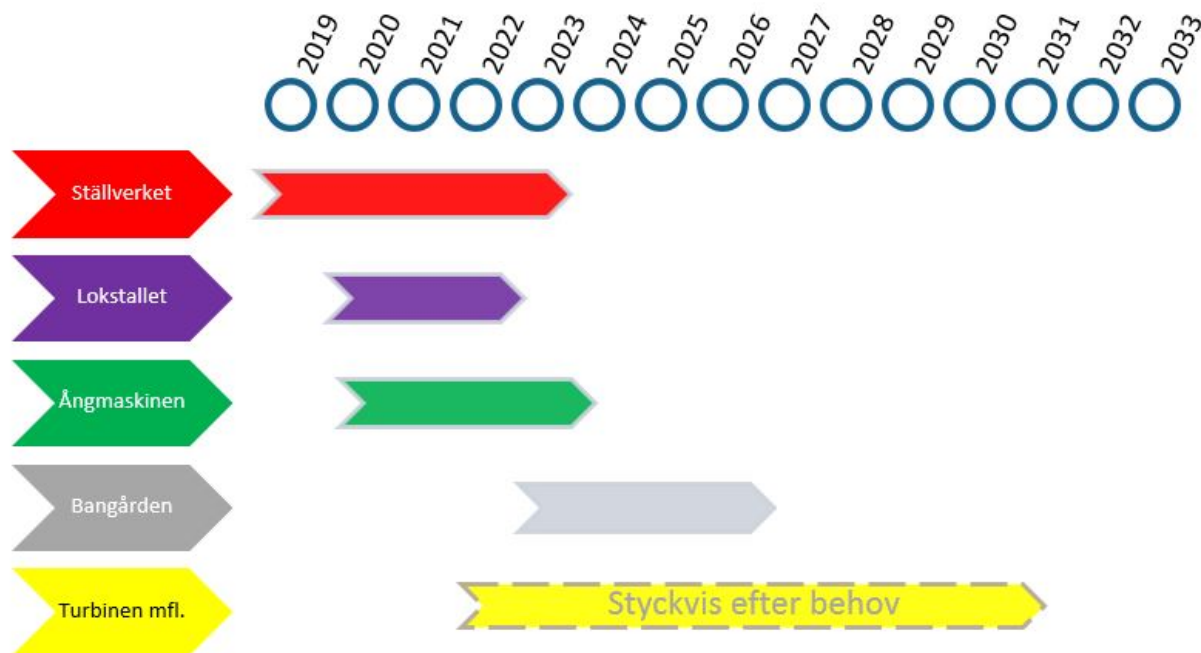
Främre Boländerna ska planeras och omvandlas i etapper. En etapp kan innehålla en eller flera detaljplaner. Projektet har inletts med etapp Ställverket. Etappernas exakta innehåll och avgränsning bestäms i respektive detaljplan.

Projektname Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4



Projektname Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4

#### 4.2.1 Tidsplan



#### 4.2.2 Angränsande projekt - Resecentrum

Funktionsutredningar pågår, två vändspår kommer att krävas enligt Trafikverket vilket gör att resecentrum behöver byggas om. Olika alternativ finns till ombyggnation där ett alternativ är att förlänga resecentrum söderut. En förlängning av plattformen kräver en breddning av bron över Strandbodgatan. Bron över Strandbodgatan kan även bli ett lokaltrafikcentrum i framtiden. Avsiktsförklaring om en målbild för resecentrum finns (Regionen, kommunen, Trafikverket och Järnhusen).

##### *Påverkan på etappindelning*

Osäkerheterna kring resecentrum och en eventuell förlängning av resecentrum som i delar tränger in i Främre Boländerna har stor påverkan på utformning av området närmast resecentrum och stambanan. En första etapp innehåller inte de närmast belägna områdena vid stambanan. En eventuell första etapp nära Strandbodgatan och Alsikegatan behöver ta osäkerheten kring utveckling av resecentrum i beräkning.

#### 4.2.3 Angränsande projekt - Vimpelgatan

Trafikverket vill stänga järnvägsöverfarten på Vimpelgatan. Reservat finns i översiktsplanen i Främre Boländerna för en ny passage som kan ersätta Vimpelgatan. Området är dock inte utrett. Tänkt lösning är att Sofielundsgatan förlängs under järnvägen.

##### *Påverkan på etappindelning*

Osäkerheten kring eventuell ny passage innebär att en första etapp inte lokaliseras nära Stambanan och Sofielundsgatan.

Projektname Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4

#### 4.2.4 Angränsande projekt - Stambanan och bangården

En ny depå i Fullerö är på gång och då kan befintlig depå i Boländerna flyttas, vilket skulle frigöra bangården vid Främre Boländerna. Trafikverket kan då tänka sig att sälja marken till kommunen. Det är oklart hur Trafikverket tänker kring transformatorn som finns i området. Järnvägsplanen för 4-spår påbörjas 2019 och beräknas ta ca 5 år innan planeringen är klar, innan dess kommer Trafikverket inte att sälja någon mark. Förarprov Trafikverket som ligger inom bangården kan också bli aktuell att flytta.

##### *Påverkan på etappindelning*

Under pågående planarbete med järnvägsplanen kommer Trafikverkets mark inte ingå i en detaljplan, därmed inte heller i en första etapp.

#### 4.2.5 Angränsande projekt - Lennakatten

Spårområdet i norra delen av Boländerna arrenderas av Museiföreningen SRJmf. Det har framkommit under projektets gång att det är oklart vilket skyddsavstånd som ska gälla från spårområdet till ny bebyggelse. Projektgruppen har bedömt det som ogörligt att gå fram i enskilda detaljplaner eller kvarter längs med "Lennakatten" på grund av denna osäkerhet. Problematiken finns inte bara för detta område utan råder längs med hela spårsträckningen. Därför bör det tas ett helhetsgrepp om frågan för att fastslå skyddsavstånd längs med hela sträckan, inklusive Främre Boländerna. Frågan har tagits upp ovan i punkt 4.1 och frågan ska inte drivas i detta projekt utan hanteras i projektet för Uppsala C.

##### *Påverkan på etappindelning*

En första etapp lokaliseras inte längs med spårområdet i norr på grund av osäkerheter i risk förrän detta har hanterats i sin helhet på en kommunövergripande nivå.

#### 4.2.6 VA-kapacitet

Ledningsnätet är från 40-talet i stora delar av området. Det innebär att statusen troligtvis är i gott skick, men en filmning av ledningarna ska göras för att slutligen fastställa statusen. Ledningar ligger i fastighetsgräns i stora delar av området. Krav på förgårdsmark finns i strukturprogrammet så det kommer att vara möjligt att få in u-områden (markreservat för underjordiska ledningar) i nya detaljplaner i förgårdsmarken. Om filmningen av ledningarna visar att ledningar kommer att behövas byggas ut så kommer nya ledningar att läggas mitt i gatan istället. Det finns troligtvis kapacitet för att klara den planerade utbyggnaden. Kapaciteten är bäst närmast infarten i området från Strandbodkilen och vidare längs Säbygatan och Märstagan. Dessa ledningar är från 1980-talet respektive 2005.

##### *Påverkan på etappindelning*

VA-kapaciteten i området bedöms preliminärt som bäst i västra delen av området och längs med Säbygatan vilket gör att en första etapp lokaliseras här.

Projektname Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4

#### 4.2.7 Bygglogistik

Främre Boländerna har relativt trånga gaturum med anvisade transportvägar. Det ska inte ske någon intensiv utbyggnad på samma sätt som i exempelvis Rosendal. Lastnings/lossnings-zoner bör finnas i området för att styra transporterna. Det vore fördelaktigt om byggherrarna kan ansluta till bygglogistikcenter genom anslutningsavgift.

Påverkan på etappindelningen:

- Behöver ej beaktas särskilt då det går att lösa
- En lösning behöver anordnas för lastnings/lossnings-zoner.
- Det kan bli krav på att leveranser kan ske vissa tider på dygnet då det är mindre trafik, ej rusningstid vid morgon- och eftermiddag.
- Mycket trafik på vissa gator kan medföra avstängningar under vissa tider. Alternativa vägar bör utredas.
- Etappvisa utbyggnader bör hållas ihop för att effektivisera tillgänglighet och transport.
- Etapperna bör hänga samman och avgränsas längs med gatorna.

##### *Påverkan på etappindelning*

Bygglogistik påverkar inte etappindelningen i frågan var utbyggnaden ska börja. Däremot hålls etapperna ihop och avgränsas längs med gatorna.

#### 4.2.8 Parkering

En parkeringsutredning har tagits fram för att se hur parkering kan lösas i området. Förutsättningarna är att samtlig parkering på allmän plats tas bort och all parkering måste således ske på kvartermark. För de små tomterna innebär det att fastighetsägarna ofta kommer behöva samarbeta för att hantera parkeringar.

##### *Påverkan på etappindelning*

Parkering bedöms inte påverka etappindelningen.

#### 4.2.9 Dagvatten

En dagvattenutredning har tagits fram. Utredningen visar på parkernas betydelse för dagvattenhantering och att det krävs ytterligare åtgärder för att hantera och styra dagvattnet. De förslag som lämnats visar inte heller på några drastiska åtgärder som skulle påverka planeringen av området.

##### *Påverkan på etappindelning*

Eftersom parkerna har en avgörande roll i dagvattenhanteringen finns med i en första etapp.

## 5 KOPPLINGAR TILL ANDRA PROJEKT OCH VERKSAMHETER

- Projektet är beroende av att strukturprogrammet för området är gällande.

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4

- Projektet är beroende av att arbetet med Uppsalapaketet fortskrider och genom beslut styr inriktningen på olika fysiska lösningar så att Främre Boländerna kan utvecklas i takt och kan anpassas efter de besluten. Motsatsvis bör inte Uppsalapaketet innebära en ”död hand” över delar av Främre Boländerna så att projektet blir lidande.
- Projektet är eventuellt beroende av beslut och genomförande avseende utökad kapacitet i VA nätet. En utredning över VA-nätet och dess kapacitet behöver utföras i anslutning till projektet av Uppsala Vatten.
- Projektet är beroende av att samverkan kan ske med Uppsala klimatprotokoll genom kunskap, information eller på annat sätt.
- Projektet är beroende av att kommunen har ett samarbete med tidigare GE Healthcare för att säkerställa att ett bibehållande och utvecklande av angränsande läkemedelsutveckling/produktion inte påverkas.
- Projektet påverkas av den i ost närmast befintliga passagen över stambanan vid Vimpelgatan. Trafikverket har meddelat att passagen kommer stängas och påverkas på så sätt möjligheten att passera stambanan. Projektet påverkas dels trafikmässigt men även indirekt genom relationen till ny passage förbi stambanan i Björkgatans förlängning.
- Projektet är beroende att Trafikverket kan lösa en eller flera befintliga funktioner inom sin fastighet på annat håll så att detta område kan omvandlas och utvecklas i linje med strukturprogrammet.

## 6 ORGANISATION

Organisationen följer den generella fastställda modellen för stora projekt.

Roller och ansvar definieras vidare i Projektil.

### 6.1 Resurser

*Till Projektägare utses*

*Samhällsbyggnadsdirektören*

*Till Operativ projektägare utses*

*Plan- och byggchef eller annan som projektägaren utses*

*Styrgrupp skall utgöras av*

*Styrgrupp SBF*

Projektledare ansvarar för resursplanering som del av projektplanen. Projektet bedrivs som ett huvudprojekt där kompetenser inom mark- och exploatering, planering och näringsliv ingår i huvudsak. Till Huvudprojektet knyts sedan respektive etapp som ett delprojekt med en ansvarig projektledare. Delprojekten rapporterar till huvudprojektet som i sin tur rapporterar till projektägare och styrgrupp.



Projektname Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4

## 6.2 Delegering av ansvar

Ansvar framgår på generell nivå av dokument "Roller och ansvar i stora projekt" samt gällande delegationsordningar.

## 7 PROJEKTRUTINER

Projektet skall genomföras i enlighet med beskrivning av "Samhällsbyggnadsprocessen, Uppsala Stadsbyggnadsförvaltning" med tillhörande dokument.

## 8 RISKER OCH MÖJLIGHETER

En djuplodande riskanalys med tillhörande åtgärder är framtagen och är bilagd projektplanen i enlighet med kommunens stadsbyggnadsmodell.

Exempel i omskriven form redovisas nedan.

Området blir ej bebyggt – Kommunen äger i princip ingen byggbar mark i området och har således på kort sikt ingen möjlighet att styra när eller om det ska byggas utan kan bara genom detaljplaner och avtal ge möjlighet för fastighetsägarna att bygga.

Säkerhetsavstånd till spår påverkar möjligheter till bebyggelse i en stor utsträckning – Området angränsar till spårområde i söder, stambanan, samt spårområde i norr, Lennakatten. Inom 150 meter från stambanan behöver risker utredas och säkerhetsavståndet till spårområdet i norr är inte klarlagt.

Området blir svårt att sälja/hyra ut – Området behöver marknadsföras och saluföras mot omvärlden i sin helhet för att bli en del av det affärsdistrikt som kommunen avser. Detta behöver göras tillsammans med fastighetsägarna i ett medvetet riktat arbete.

### 8.1 Kalkyl & Budget

<b>INTÄKTER</b>	
Exploateringsersättning	154 Mkr
Administrativ ersättning	12 Mkr
Ersättning för utredningar mm	1 Mkr
<b>SUMMA INTÄKTER (TOT)</b>	<b>167 Mkr</b>

Projektname Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4

<b>KOSTNADER</b>	
Anläggningskostnader allmän plats (totalt)	194 Mkr
Anläggningskostnader allmän plats (genom investeringsmedel)	- 40 Mkr
Resurskostnad i huvudprojekt och planering	12 Mkr
Kostnader för utredningar mm	1 Mkr
<b>SUMMA KOSTNADER (TOT)</b>	<b>167 Mkr</b>

<b>NETTO</b>	<b>0 Mkr</b>
--------------	--------------

Tabell 1. Intäkts- och kostnadsbedömning.

Det finns en presumtiv intäkt i form av markförsäljning om kommunen kan köpa del av Dragarbrunn 32:1 från Trafikverket som idag är bangården mot stambanan. Del av fastigheten kan enligt strukturprogrammet exploateras, men den aktuella järnvägsplaneringen kommer klargöra detta längre fram. Det innebär också en kostnad för inköp av fastigheten och del av exploateringskostnaden i relation till nyttan. Dock bör en försäljning efter förädling kunna ge ett positivt resultat. Eftersom osäkerheterna i detta är många är det inte medräknat i kalkylen.

I projektet ingår även en passage under stambanan i Sofielundsgatans förlängning i en tänkt anslutning mot Kungsängsesplanaden. Bedömd kostnad är 200Mkr. Inriktning enligt tidigare styrgruppsbeslut är dock att Trafikverket ska bekosta hela passagen. Här finns en uppenbar risk att kommunen i slutändan ändå behöver stå för hela eller del av kostnaden för passagen. Hur kostnaden då fördelas inom kommunen och vidare på fastighetsägarna får hanteras då frågan uppstår.

Den framtida driftskostnaden för de kommunala anläggningarna har ännu inte kalkylerats.

## 8.2 Kalkyl och Budget

En översiktlig kalkyl togs fram 2016 och utgjorde underlag till bedömning av kostnad för allmän plats. Kalkylen är uppräknad med aktuella värden men är fortfarande i ett tidigt skede och kalkylen är således grov. Anläggningskostnaden är beräknad till cirka 194 miljoner kronor. En passage under stambanan finns med i planeringen som ska ersätta plankorsningen vid Vimpelgatan. Den totala kostnaden för en sådan passage bedöms till cirka 200 miljoner kronor. Hur kostnaden vidare ska fördelas mellan Trafikverket, kommunen och fastighetsägare och hur mycket som därmed ska belasta detta projekt är ett kommande arbete.

Kostnad för personella resurser är utöver kostnader för allmän plats en betydande del av den totala kostnaden för genomförande av samhällsbyggnadsprojekt. Sådana resurser kan vara externa eller interna, vilka båda genererar en kostnad för projektet. Resursplaneringen finns redovisad projektplan i enlighet med kommunens stadsbyggnadsprocess.

Projektname Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4

### 8.2.1 Fördelning av kostnader

Utgångspunkten vid fördelning av kostnader är att den som erhåller nyttan, fastighetsägarna, ska stå för kostnaderna. Kommunen bedöms inte erhålla någon nytta, och därmed inga kostnader, då kommunen endast äger gatu- och parkfastigheter i området.

Kostnader för utredningar ska betalas av de fastighetsägare som har nytta av detsamma. Den faktiska kostnaden fördelas mellan fastighetsägarna utefter aktuell fastighetsstorlek. Hela kostnaden kan då hämtas in på längre sikt genom föravtal och exploateringsavtal.

Kostnader för allmän plats tas in genom exploateringsersättning i exploateringsavtal respektive ersättning för administrativa kostnader och utredningar mm i föravtal, alternativt genom gatukostnadsuttag. Vatten och avlopp hanteras av Uppsala vatten och ska genom taxa täcka sina kostnader. Planläggningskostnader betalas av de fastigheter som har nytta av detaljplanen genom planavtal.

### 8.2.2 Exploateringskalkyl

Omvandling av Främre Boländerna innebär flera investeringar i allmän plats och andra allmänna anläggningar. För utveckling av området finns vissa anläggningar som kommer hela området till nytta, så kallade övergripande allmänna anläggningar. Det finns även sådana allmänna anläggningar som direkt är kopplad till utvecklingen av en viss fastighet eller ett visst kvarter, så kallade områdesspecifika anläggningar. Både övergripande och områdesspecifika anläggningar kommer att byggas ut ettappvis, således kan kostnaden för en byggherre relatera till en anläggning som kommer att byggas i framtiden eller en anläggning som redan byggts ut.

#### 8.2.2.1 Övergripande allmänna anläggningar

Strukturprogrammet samt dagvattenutredning visar på de övergripande allmänna anläggningar som behövs för Främre Boländerna. Angränsande projekt, planarbete eller framtida utredningar kan innebära att anläggningar tas bort eller tillkommer denna kategori.

De övergripande anläggningarna i Främre Boländerna är:

- Passage mellan Boländerna och Kungsängen förbi stambanan samt ombyggnation av Björkgatan (ersättning av plankorsning Vimpelgatan)

Kostnaderna för övergripande allmänna anläggningar kommer att fördelas efter nytta inom hela omvandlingsområdet, exempelvis kommer samtliga byggherrar inom hela området att få bekosta del av Björkgatans ombyggnation, oavsett fastigheternas läge då nyttan av anläggningen tillkommer hela området.

#### 8.2.2.2 Områdesspecifika anläggningar

De områdesspecifika anläggningarna är all annan allmän plats och andra allmänna anläggningar som behövs för omvandlingen av Främre Boländerna. Anläggningarna kan finnas inom eller utom detaljplan eller vara lokaliserad i annan detaljplan (än den fastighet som blir belastad av kostanden).

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4

Kostnaden för de områdesspecifika anläggningarna kommer att fördelas efter nytta.

### **8.2.2.3 Kostnadstäckning**

Det bedöms i nuläget att nyttan av en kommande omvandling totalt sett inte kan bära kostnaderna för de allmänna anläggningarna. Kostnaden för Björkgatans ombyggnation i samband med ny passage förbi stambanan bedöms tillföra en nytta utanför projektets geografiska avgränsning och det är därför rimligt att endast en del av kostnaden för detta belastar Främre Boländerna. Utvecklingen i Främre Boländerna bedöms kunna bekosta 40 Mkr av Björkgatans ombyggnation (cirka hälften av nu uppskattad kostnad).

För projektets helhet bedöms utvecklingsmöjligheterna vara störst i de västra delarna av området samtidigt som de allmänna anläggningarna behöver byggas ut i huvudsak kring dessa delar. Troligen kommer vissa fastigheter inte att utvecklas alls i de östra delarna då de kanske inte är möjligt att utöka byggrätten i tillräckligt hög grad. De fastigheter som får liten eller ingen nytta kan heller inte vara med och bidra till de allmänna anläggningarna.

### **8.2.2.4 Gatukostnadsutredning**

Utgångspunkten i hela området är att komma överens med fastighetsägarna om planering och exploatering. Då kommunen inte äger någon mark är utrymmet för att styra utvecklingen begränsad och kan egentligen endast regleras med detaljplaneinstrumentet. För de fastighetsägare som inte vill utveckla sina fastigheter men där kommunen ändå vill planera för en utveckling så kan kostnader för allmän plats hanteras genom en gatukostnadsutredning. För de fallen så samplaneras gatukostnadsutredningen med planarbetet med gemensamma samråd osv. Lämpligast är om gatukostnadsområdet sammanfaller med planområdet. De fastighetsägare som tecknar exploateringsavtal anses då ha betalat gatukostnad i enlighet med den gällande utredningen. Gatukostnaden kan tidigast falla ut när de aktuella anläggningarna kan användas.

### **8.2.2.5 Kassaflöde**

Passage förbi stambanan inklusive ombyggnation av Björkgatan är en stor kostnad i kalkylen och bedöms tidsmässigt falla ut mellan år 2025-2030. 40 Mkr av kostnaden kommer att succesivt inhämtas i de exploateringsavtal som faller ut i respektive detaljplan och etapp. Resterande kostnad behöver finansieras med investeringsmedel genom beslut i gatu- och samhällsbyggnadsnämnden. Det innebär att fram till att kostnaden väl faller ut har kommunen medel inestående. Dessa medel kan fördelas inom projektet för att få ett bättre kassaflöde. Dock så kommer inte denna infrastruktur bli helt bekostad förrän i slutet av omvandlingen.

### **8.2.3 Medfinansieringsersättning**

Beroende på vilken transportinfrastruktur som influerar området finns även möjligheter att förhandla om medfinansieringsersättning i exploateringsavtalen. Västra delarna av Främre Boländerna kan komma att hamna inom influensområdet för en stationsetablering där det då kan bli aktuellt att förhandla om medfinansieringsersättning. Att uttag av medfinansieringsersättning som ska genomföras i Främre Boländerna bör vara beslutat i god tid

Projektname Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4

innan förhandlingarna med fastighetsägarna påbörjas för att kunna göra en helhetsbedömning av kostnader både för fastighetsägare och också kommunen.

Medfinansieringsersättning bedöms inte som aktuellt i Främre Boländerna och behandlas inte i föravtal mellan kommunen och byggherrarna under planprocessen.

### 8.3 Ekonomisk uppföljning och prognoser

Projektkalkylen skall betraktas som ett levande dokument och uppdateras löpande. Enligt årshjulsrutinen kommer detta ske vid budget- samt prognosgenomgångar.

## 9 AVECKLING

I projektet ingående anläggningar inom allmän plats övergår till förvaltning inom Avd. Gata/Park/Natur

Överlämning till förvaltning skall ske i enlighet med ”Samhällsbyggnadsprocessen, Uppsala Stadsbyggnadsförvaltning” med tillhörande dokument.

## 10 CHECKLISTA VID BESLUT, BP1, ”GODKÄNNANDE AV DIREKTIV”

<i>Kryssa i rutan för det alternativ som gäller</i>	JA	NEJ
Projektägare är utsedd (finansiär)	X	
Projektledare, styrgrupp & mottagare är utsedda och införstådda med sitt åtagande	X	
Resurserna för <b>planeringsfasen</b> är säkrade	X	
<b>Planeringsfasen</b> är planerad och beskriven med kostnader, resurser, tid, leveranser och resultat	X	
Projektets mål är formulerat	X	
Det förväntade resultatet för <b>planeringsfasen</b> och projektet är dokumenterat och kopplat till verksamhetens mål och strategier	X	
Effektmålen för projektet är uppsatta	X	
Övergripande risker för projektets genomförande finns dokumenterat	X	
En ansvarig för diarietäring är utsedd och en akt är upprättad för projektet	X	

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2020-03-12	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 4

## 11 REFERENSER OCH BILAGOR

### Referenser

Mål och budget 2018-2020, Uppsala kommun

Visionsdokument för Främre Boländerna, Uppsala kommun och Handelskammaren i Uppsala län

Strukturprogram med samrådsredogörelse – Främre Boländerna, Uppsala kommun