

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2019-02-26

§ 56

**Projektdirektiv Främre Boländerna
KSN-2018-1052****Beslut**

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

att godkänna reviderat projektdirektiv för främre Boländerna, enligt ärendets **bilaga 1**, samt**att** ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att i projektet Främre Boländerna göra justeringar till etapp 1 när så förvaltningen finner lämpligt.**Särskilt yttrande**

Stefan Hanna (-) lämnar ett särskilt yttrande:

*Det är lämpligt att i Projektdirektivet lägga till att styrgruppen =KS/MEX-utskottet.***Sammanfattning**

Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit fram ett förslag till projektdirektiv för att i enlighet med kommunens samhällsbyggnadsprocess starta arbetet med att planera och därefter genomföra omvandlingen av Främre Boländerna. 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 slutförs just nu 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 och ett förslag till etappindelning har tagits fram med en tillhörande tidsplan och en uppdaterad ekonomisk kalkyl för hela området. Detta hanteras i ett reviderat projektdirektiv där dessa delar tillkommer.

Beslutsunderlag

Förvaltningens skrivelse den 24 januari 2019.

Handläggare
Hector Gustav

Datum
2019-01-24

Diarienummer
KSN-2018-1052

Kommunstyrelsen

Projektdirektiv för Främre Boländerna

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att godkänna reviderat projektdirektiv för främre Boländerna, enligt ärendets **bilaga 1**, samt

att ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att i projektet Främre Boländerna göra justeringar till etapp 1 när så förvaltningen finner lämpligt.

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit fram ett förslag till projektdirektiv för att i enlighet med kommunens samhällsbyggnadsprocess starta arbetet med att planera och därefter genomföra omvandlingen av Främre Boländerna. 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 slutförs just nu 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 och ett förslag till etappindelning har tagits fram med en tillhörande tidsplan och en uppdaterad ekonomisk kalkyl för hela området. Detta hanteras i ett reviderat projektdirektiv där dessa delar tillkommer, se ärendets **bilaga 1**.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret.

Föredragning

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 och gator. 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.

Planläggning och utbyggnad av allmän plats och kvartersmark 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.

Projektet siktar mot flertalet mål i kommunens Mål och budget 2018-2020 som exempelvis innerstadsutveckling, utbyggnad av fyra spår Uppsala-Arlanda-Stockholm och utvecklingen av Resecentrum. Projektets huvudsakliga inriktning är att genom innerstadsutveckling bidra till att skapa förutsättningar för nya jobb genom att planera för nya arbetsplatser och bereda områden i innerstaden för företag som behöver växa eller etablera sig i Uppsala. För att nå målen krävs att kommunen har ett utvecklat samarbete med fastighetsägarna och näringslivet.

Ekonomiska konsekvenser

Projektet ska hantera olika delar av samhällsbyggnadsprocessen för att genomföra projektet. Utbyggnad av allmän plats, detaljplanering, exploateringssamverkan, administration med mera, där alla delar bär olika kostnader. Kostnad för utbyggnad av allmänna platser och anläggningar exklusive vatten- och avlopp uppskattas i detta tidiga skede till cirka 160 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. Utgångspunkten för anläggningskostnaden för utbyggnad av allmän plats är att kommunens investeringsnetto ska vara noll kronor, där de som har nytta av utbyggnaden också ska bekosta densamma.

Kostnad för detaljplanering hanteras genom planavtal och kostnader för övergripande åtgärder, exempelvis utredningar kommer att hanteras i exploateringsavtal. Kostnaden för

personella resurser vad avser utbyggnad av allmän plats och detaljplanering kan hanteras för respektive åtgärd. Däremot är det svårare att hitta kostnadsbärare för personella resurser för övriga nödvändiga åtgärder såsom övergripande projektledning, näringslivsfrämjande åtgärder under projektets livstid i hela området mm.

De allmänna platserna bedöms att utökas något i enlighet med strukturprogrammet och får konsekvensen av att kommunens driftsbudget belastas något ytterligare när utbyggnaden är klar och överlämnad för förvaltning.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Mats Norrbom
Stadsbyggnadsdirektör

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2019-01-24	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 3

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 2019-01-24	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 3

1	GRUNDLÄGGANDE INFORMATION	4
1.1	BAKGRUND	4
1.2	SYFTE.....	5
1.3	PROJEKTÄGARE.....	5
1.4	INTRESSETER.....	5
2	MÅL.....	5
2.1	EFFEKTMÅL.....	5
2.2	PROJEKTMÅL.....	6
2.3	UNDERLAG FÖR PRIORITERING VID MÅLKONFLIKTER.....	6
3	FÖRUTSÄTTNINGAR	7
3.1	FINANSIERING	7
4	OMFATTNING OCH LEVERANSER	7
4.1	AVGRÄNSNINGAR.....	8
4.2	ETAPPINDELNING	8
4.2.1	Tidsplan.....	8
4.2.2	Angränsande projekt - Resecentrum	9
4.2.3	Angränsande projekt - Vimpelgatan	9
4.2.4	Angränsande projekt - Stambanan och bangården.....	9
4.2.5	Angränsande projekt - Lennakatten	10
4.2.6	VA-kapacitet	10
4.2.7	Bygglogistik	10
4.2.8	Parkeringsutredning	11
4.2.9	Dagvattenutredning	11
5	KOPPLINGAR TILL ANDRA PROJEKT OCH VERKSAMHETER.....	11
6	ORGANISATION.....	12
6.1	RESURSER	12
6.2	DELEGERING AV ANSVAR	12
7	PROJEKTRUTINER	12
8	RISKER OCH MÖJLIGHETER	13
8.1	BUDGET.....	13
8.1.1	Övergripande allmänna anläggningar	14
8.1.2	Områdesspecifika anläggningar	15
8.1.3	Kostnadstäckning	15
8.1.4	Kassaflöde	15
8.2	EKONOMISK UPPFÖLJNING OCH PROGNOSEER	16
9	AVVECKLING	16
10	CHECKLISTA INFÖR BESLUT, BP1, ”GODKÄNNANDE AV DIREKTIV”.....	16
11	REFERENSER OCH BILAGOR	17

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2019-01-24	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 3

Projektname Främre Boländerna	Datum 2019-01-24	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 3

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 slutförs just nu med uppförandet 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 kvartersmark 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.

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2019-01-24	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 3

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 Projektägare

Projektägare: Stadsbyggnadsdirektören

Operativ projektägare: Elisabet Jonsson

1.4 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 intressentanalys kommer att genomföras med projektgruppen och kommer vara 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.

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2019-01-24	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 3

- Bidra till ökad tillgång på mark och lokaler i Uppsalas innerstad för företag som behöver växa eller önskar etablera sig i Uppsala.
- Bidra till att Uppsala resecentrum 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 för ny kontors- och verksamhetsbebyggelse i en struktur av kvarter, gator, parker och torg genom nya detaljplaner och utbyggd allmän plats.
- 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 omlokaliseringstöd 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.

2.3 Underlag för prioritering vid målkonflikter

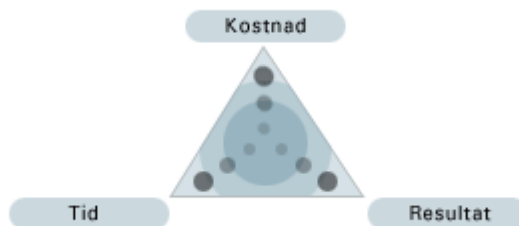
Områdets lokalisering och förutsättningar är unikt och kommer att komplettera Uppsalas innerstad med ett affärsdistrikt som har ambitionen att möjliggöra för internationella företagsetableringar. Utvecklingen av området ska möta behovet av kontorsmark och ska genom en hög kvalitet på bebyggelse och allmänna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

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 torde exploateringsersättning och avgifter kunna täcka upp för kommunens anläggningskostnader.

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2019-01-24	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 3

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 (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 2019-01-24	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 3

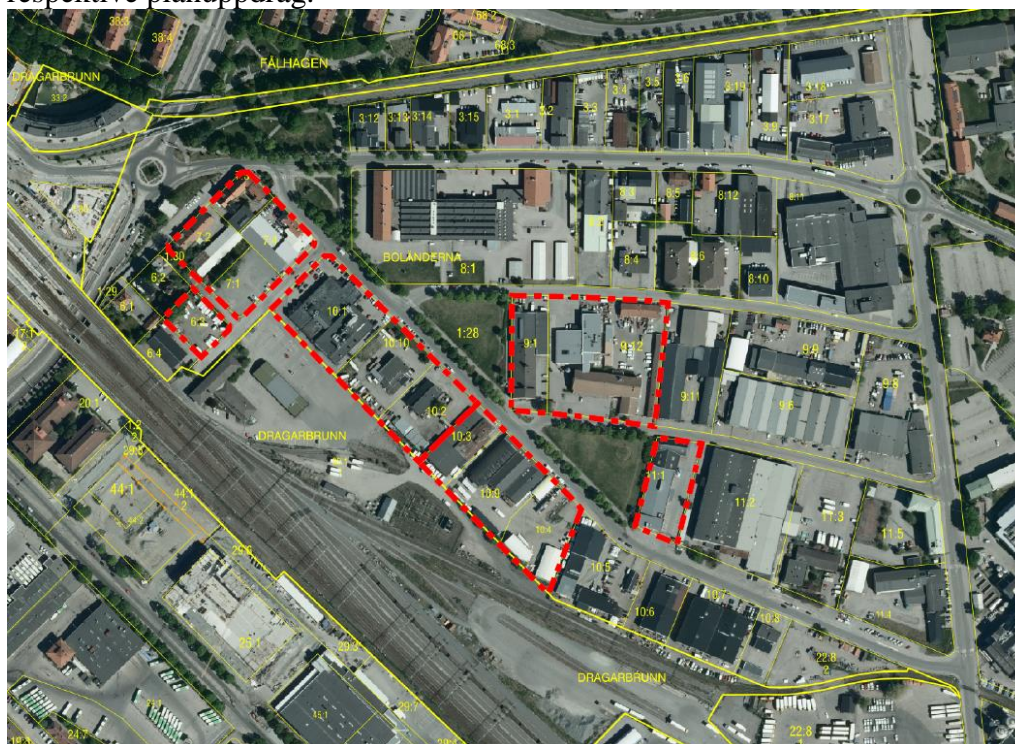
4.1 Avgränsningar

- 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.

Projektet kommer inledas med etapp 1. Etapp 1 anges nedan på kartan markerat med rött. I anslutning till de rödmarkerade områdena behöver också allmän platsmark planläggas. Vilken allmän platsmark som planläggs i vilken detaljplan eller etapp bestäms i anslutning till respektive planuppdrag.



4.2.1 Tidsplan

Aktiviteter	Datum
Planuppdrag i PBN	2019-02
Etappindelning beslutad	2019-03

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2019-01-24	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 3

Planstart	2019-03
Byggstart	2021
Inflyttning	2023

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 bör inte innehålla 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. Tidsplan för Vimpelgatan är att kommunen ska ha landat i ett förslag som ska presenteras för Trafikverket senast till sommaren -19. En konsult har handlats upp för att utreda alternativa trafiklösningar i ett större sammanhang där Vimpelgatan ingår men som även kan ge förslag på trafiklösningar i östra delarna av Främre Boländerna.

Påverkan på etappindelning

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

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 bör Trafikverkets mark inte ingå i en detaljplan, därmed inte heller i en första etapp.

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2019-01-24	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 3

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.

Påverkan på etappindelning

En etapp bör inte lokaliseras 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 under sista kvartalet 2018 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 ger att en första etapp bör lokaliseras här.

4.2.7 Bygglogistik

Främre Boländerna är relativt trångt med anvisade transportvägar. Det ska inte ske någon intensiv utbyggand på samma sätt som i exempelvis Rosendal. Lastnings/lossnings-zoner bör finnas i området för att styra transporter. Wiklunds är upphandlade för att köra transporter. Alla transporter ska anmälas. Byggherrarna betalar för detta. En lastzon för respektive entreprenad. Långtradarvägen, där ska kommunen bygga en anläggning för att lasta o lossa så att Wiklunds kör transporter därifrån till respektive entreprenad.

Hur påverkar denna verksamhet en etappindelning?

- Egentligen inget som projektet behöver tänka på, allt kan lösas.
- Däremot behöver det finnas en lösning 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.

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2019-01-24	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 3

- Mycket trafik på vissa gator kan medföra avstängningar under vissa tider. Det kan vara värt att ha i åtanke så det alltid finns en alternativ väg att ta.
- Det är en fördel om man håller ihop en etappvis utbyggnad så det inte byggs i hela området samtidigt.
- Och att etapperna hänger samman och angränsar varandra längs med gatorna.

Påverkan på etappindelning

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

4.2.8 Parkeringsutredning

En parkeringsutredning är nödvändig i tidigt skede 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 eller en parkeringsutredning bedöms inte påverka etappindelningen.

4.2.9 Dagvattenutredning

En dagvattenutredning är under framtagande men har vid denna handlings färdigställande ännu inte slutlevererats. Preliminärt visar dock utredningen 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 troligtvis har en avgörande roll i dagvattenhanteringen bör dessa finnas med i en första etapp.

5 KOPPLINGAR TILL ANDRA PROJEKT OCH VERKSAMHETER

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

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2019-01-24	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 3

- Projektet är beroende av att Uppsala klimatprotokoll kan bidra till projektet, genom kunskap, information eller på annat sätt.
- Projektet är beroende av att kommunen har ett samarbete med GE Healthcare för att säkerställa att ett bibehållande och utvecklande av angränsande läkemedelsutveckling/produktion inte påverkas.

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 utser

Styrgrupp skall utgöras av

Styrgrupp SBF

Projektledare ansvarar för upprättande av resursplanering som del av projektplanen. Till arbetet med projektplanen ska följande kompetenser ingå i arbetet och ska vid projektdirektivets beslutande utses av styrgruppen:

- Planarkitekt
- Resurs inom gata och park
- Kommunikatör
- Näringslivsstrateg
- Uppsala Vatten, planering

Projektledaren ansvarar för att hantera mark- och exploateringsfrågor i projektplanen.

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.

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2019-01-24	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 3

8 RISKER OCH MÖJLIGHETER

En analys över risker och möjligheter görs till projektplanen gemensamt av de kompetenser som ska arbeta med projektplanen, se punkt 6.1 ovan.

Tills vidare redovisas uppenbara risker för projektet enligt 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 det affärsdistrikt som kommunen avser. Detta behöver göras tillsammans med fastighetsägarna i ett medvetet riktat arbete.

8.1 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 160 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. Kalkylen biläggs detta direktiv, **se bilaga 1**.

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. Resursplanering tas fram till projektplanen i enlighet med kommunens stadsbyggnadsprocess.

Nedan redovisas en budget på kort sikt (ca 2 år, 2018-2020) för framdrivande av projektet, exklusive resurskostnader, externa och interna.

Utredning/aktivitet	Kostnad (tkr)
Dagvatten	200
Miljöutredningar (föroreningar/buller/luktemmission)	200
Risikutredning	200

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2019-01-24	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 3

Parkering	100
Marknadsföring	100
Samverkan	100
Teknisk plattform för samverkan/marknadsföring	100
Summa	1 000

8.1.1 Fördelning av kostnader

Utgångspunkten vid fördelning av kostnader är att den som erhåller nyttan, fastighetsägarna, ska stå för kostnaderna. Kommunen äger enbart gatu- och parkfastigheter i området vilka inte planeras att erhålla någon nytta och därmed ej heller några kostnader.

Kostnader för utredningar läggs till generalplankostnader då de tillför en nytta till hela området. Kostnaden kan då hämtas in, beroende på fördelning, men på längre sikt.

Kostnader för allmän plats och generalplankostnader tas in genom exploateringsersättning i exploateringsavtal, 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.

8.1.2 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.

8.1.2.1 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 (ersättning av plankorsning Vimpelgatan)
- Triangelparkerna, 3 stycken
- Dagvattenanläggningar

Kostnaderna för övergripande allmänna anläggningar kommer att fördelas efter nytta inom hela omvandlingsområdet, exempelvis kommer samtliga byggherrar inom hela området att få

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2019-01-24	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 3

bekosta en del av triangelparkerna, oavsett fastigheternas läge då nyttan av parken tillkommer hela området.

8.1.2.2 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).

Kostnaden för de områdesspecifika anläggningarna kommer att fördelas efter nytta. Den teoretiska utgångspunkten vid fördelning kommer vara uttag per gatudel. Det innebär att varje fastighet bekostar den delen av den allmänna anläggningen som ligger närmast fastigheten. Exempelvis delar fastigheterna i två kvarter på kostnaden för den avskiljande gatan.

Det innebär vidare att i kostnaden för triangelparkerna, som är en övergripande anläggning kommer det ingå kostnader för halva gatan som angränsar parken.

8.1.2.3 Kostnadstäckning

Det bedöms i nuläget att nyttan av en kommande omvandling totalt sett kan bära kostnaderna för de allmänna anläggningarna. Däremot bedöms utvecklingsmöjligheterna vara störst i de västra delarna av området samtidigt som de allmänna anläggningarna behöver byggas ut i hela området. Troligen kommer vissa fastigheter inte att utvecklas alls 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.

8.1.2.4 Kassaflöde

Triangelparkerna kommer att ha flera viktiga funktioner, varav en är att hantera dagvatten. Det är troligt att parkerna därmed behöver byggas om tidigt i omvandlingen. Eftersom kostnaden ska fördelas över hela området kommer kommunen därmed tidigt i omvandlingen ta en större kostnad för dessa anläggningar samtidigt som de helt kommer att bli bekostade av byggherrar i slutet av omvandlingen. Uppsala vatten har också ett ansvar för dagvatten och kostanden behöver fördelas mellan kommun och Uppsala vatten, beroende på ansvarsavgränsning och typ av anläggning.

Passage förbi stambanan är en stor kostnad i kalkylen och bedöms tidsmässigt falla ut mellan år 2025-2030. Notera att aktuellt projekt (Främre Boländerna) bär hälften av kommunens kostnad för passagen och här redogörs således endast för denna del. Exploateringsbidrag för passagen föreslås hämtas ut succesivt av byggherrar i samma takt som detaljplanerna blir färdiga. Det innebär att fram till att kostnaden väl faller ut har kommunen medel innestående. Dessa medel kan fördelas exempelvis till triangelparkerna för att få ett bättre kassaflöde. Men på samma sätt som för parkerna så kan denna infrastruktur inte bli helt bekostad förrän i slutet av omvandlingen.

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2019-01-24	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 3

Vissa allmänna anläggningar behöver byggas ut tidigt i omvandlingen pga. tekniska skäl vilket kommer att belasta kassaflödet. Om däremot andra tunga investeringar kan förläggas längre fram i tiden kan kassaflödet balanseras något. Avsaknaden av kommunal mark i området gör att det inte går att balansera intäkter mot utgifter på ett lika flexibelt sätt. Vidare är bästa ekonomiska utfallet att det går jämnt ut. Det finns därmed uppenbara risker att kommunen i slutändan kommer få bära vissa kostnader samt agera ”bank” med hänvisning till kassaflödet.

8.1.3 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 innan förhandlingarna med fastighetsägarna påbörjas för att kunna göra en helhetsbedömning av kostnader både för fastighetsägare och också kommunen. Medfinansieringsersättning bör behandlas i intentionsavtal mellan kommunen och byggherrarna under planprocessen.

8.2 Ekonomisk uppföljning och prognoser

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

9 AVVECKLING

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 INFÖR BESLUT, BP1, ”GODKÄNNANDE AV DIREKTIV”

<i>Kryssa i rutan för det alternativ som gäller</i>	JA	NEJ
Projektägare är utsedd (finansiär)		
Projektledare, styrgrupp & mottagare är utsedda och införstådda med sitt åtagande		
Resurserna för planeringsfasen är säkrade		
Planeringsfasen är planerad och beskriven med kostnader, resurser, tid, leveranser och resultat		
Projektets mål är formulerat		
Det förväntade resultatet för planeringsfasen och projektet är dokumenterat och kopplat till verksamhetens mål och strategier		

Projektnamn Främre Boländerna	Datum 2019-01-24	
Författare Gustav Hector	Dnr KSN-2018-1052	Version 3

Effektmålen för projektet är uppsatta		
Övergripande risker för projektets genomförande finns dokumenterat		
En ansvarig för diarieföring är utsedd och en akt är upprättad för projektet		

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

Genomförandestrategi samt översiktlig exploateringskalkyl – Främre Boländerna, Uppsala kommun

Bilagor

Bilaga 1 - Översiktlig kalkyl – Främre Boländerna, Uppsala kommun

Översiktlig exploateringskalkyl FRÄMRE BOLÄNDERNA, Uppsala kommun

Kostnader	Belopp
<u>Exploateringskostnader</u>	
Befintligt gatunät (inkl. gc-vägar)	68 000 000 kr
Nya kopplingar i gatunätet (inkl. gc-vägar)	32 000 000 kr
Parker, torg	21 000 000 kr
Kollektivtrafik	1 000 000 kr
Dagvatten	11 000 000 kr
Övrigt / oförutsätt (20%)	26 600 000 kr
Totalt	159 600 000 kr
<u>Plan- och administrativa kostnader</u>	
Planläggning, projektledning	24 000 000 kr
Utredningar	4 000 000 kr
Fastighetsbildning	1 000 000 kr
Övrigt, oförutsätt (20%)	580 000 kr
Totalt	29 580 000 kr
Summa kostnader	189 180 000 kr
<u>Passage stambanan</u>	
Planskild korsning med järnvägen	166 000 000 kr
Övrigt / oförutsätt (20%)	33 200 000 kr
Totalt	199 200 000 kr