

Projektdirektiv Sundbybergs nya stadskärna (SNS)

[KLICKA HÄR OCH SKRIV ENHET]
[KLICKA HÄR OCH SKRIV AVDELNING]



Projektdirektiv Sundbybergs nya stadskärna (SNS)

Version	Datum
1.0	2022-05-31
1.1	2022-08-25



Titel: Projektdirektiv Sundbybergs nya stadskärna (SNS)

Datum: 2022-05-31

Revideringsdatum: 2022-08-25

Version: 1.1

© Sundbybergs stad

Östra Madenvägen 4 · 172 92 Sundbyberg

08-706 80 00 · info@sundbyberg.se · www.sundbyberg.se

Direktivets syfte

Projektdirektivet är ett kontrakt mellan projektchef och projektägare med syfte att säkerställa projektets syfte och mål.

Projektdirektivet signeras av båda parter.

Innehåll

1	Projektets bakgrund och syfte	5
1.1	Bakgrund	5
1.2	Beslut och tillstånd	6
2	Syfte och mål	9
2.1	Strategi	9
2.2	Projekt mål	10
2.3	Effekt mål	9
3	Projektets omfattning och nyttigheter	11
3.1	Projektet möjliggör	11
3.2	Omfattning	11
3.3	Delområden enligt detaljplan	12
4	Tidplan	16
5	Ekonomi	17
5.1	Intäkter	18
5.2	Kostnader	19
6	Riskhantering	20
7	Ledningsprinciper	21
7.1	Stadsdirektör/projektägare	21
7.2	Styrgrupp	21
7.3	Projektchef	21
7.4	Styrgrupp delprojekt	21
7.5	Projektledare	21
7.6	Delprojekt	22

1 Projektets bakgrund och syfte

1.1 Bakgrund

Stockholmsregionen är en region som utmärker sig i Europa. Vi har entreprenörer, akademier och ett starkt näringsliv, vi har ett starkt civilsamhälle och föreningsliv, vi har en välutbildad befolkning och attraherar talanger från övriga världen, vi har relativt låga klimatutsläpp och relativt hög tillit till institutioner och för varandra. I UN Sustainable Development Report and the Global Innovation Index är Stockholm rankad andra plats i världen, och i Global Sustainability Competitiveness Index på första. Stockholms Handelskammare rankar Stockholm nummer 2 av 27 Europeiska huvudstäder.

Enligt gällande regionplan väntas befolkningen här öka till 3,4 miljoner år 2050, och behovet av tillkommande bostäder fram till dess uppgå till 600 000. Stockholmsregionens framgång är en avgörande tillgång för en god utveckling och omställning i hela Sverige.

Sundbybergs stad är en del av Stockholms regionkärna och stationsläget här utgör tillsammans med Stockholm C, Solna J och Älvsjö J en storregional bytespunkt. Från Sundbyberg C når du Stockholms innerstad på 5 min och år 2026 nära 300 000 människor inom 30 min med kollektivtrafik. Platsen har lika hög koncentration urbana verksamheter som Gamla stan och några av regionens högsta fastighetsvärden. Här har utvecklare som Vasakronan, AMF, Skandia, AL, Alecta och Faberge valt att investera, och här kommer när nuvarande bebyggelseplaner är genomförda det största kontorsklustret utanför CBD att vara beläget. Det gäller 3S – Solna strand, Solna businesspark och Sundbybergs stadskärna som gemensamt kommer erbjuda 50 000 arbetsplatser i direkt anslutning till eller inom en av regionens mest attraktiva stadsmiljöer.

2010 fattade regeringen beslut om att utbyggnaden av Mäljarbanan från två till fyra spår sträckan Tomtebodav till Kallhäll. När hela järnvägssträckan är utbyggd, kommer resandet i regionen och det större Mälardalsområdet förbättras med ökad turtäthet, bättre punktlighet och förkortade restider. De investeringar som görs i Örebro, Västerås och Enköping kan möjliggöra ökade synergier med utvecklingen i Stockholm när närheten och förutsägbarheten ökar. Utbyggnaden är också en central del i regionens arbete med att utveckla framtidens moderna och fossilfria transportinfrastruktur.

Sundbybergs stad tecknade 2013 ett medfinanseringsavtal med Trafikverket vilket förutsatte att utbyggnaden genom centrala Sundbyberg skulle ske i en 1,1 km lång tunnel. I december 2017 beslutades ett tillägg till medfinanseringsavtalet gällande att ytterligare ca 300 m av Mäljarbanan ska förläggas i tunnel genom Sundbyberg, totalt 1,4 km. När Mäljarbanan förläggs i tunnel försvinner nuvarande barriäreffekt och Sundbybergs stadskärna kan utvecklas med mer allmän platsmark som länkar samman omgivande stadsbebyggelse och grönstruktur.

Sundbybergs statliga medfinansiering motiveras av stadens sammanlänkande, och möjliggörs av de intäkter som tillkommande bygggrätter inom ett antal fastigheter medför. Syftet är att sammanlänka staden för att därigenom fortsätta det långsiktiga arbetet med att utveckla en hållbar och attraktiv stadsmiljö och samtidigt bidra till bostadsförsörjningen, klimatanpassningen och omställningen till fossilfrihet; i Sundbyberg, Stockholm och Sverige.

1.2 Beslut och tillstånd

Beslut och tillstånd som är styrande för projektet är följande:

1.2.1 Medfinansieringsavtal

- Medfinansieringsavtal mellan Sundbybergs stad och Trafikverket om utbyggnad av Mälarbanan genom Sundbybergs centrum, KS-0135/2013
- Tillägg till medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och Sundbybergs stad – objekt Mälarbanan Tomtebodavägen – Barkarby avseende Mälarbanans utbyggnad genom Sundbyberg, KS-0865/2017

1.2.2 Detaljplan

- Planprogram
 - Planuppdrag för järnvägsområdet centrala Sundbyberg, fastigheten Sundbyberg 2:11, och angränsande områden som kan beröras av nödvändiga förändringar av stadskärnan till följd av nedgrävningen av järnvägen samt uppdrag om att utveckla stadskärnevisionen, maj 2014. Dnr: KS-0258/2014.
 - Godkännande av planprogram för Nya stadskärnan i centrala Sundbyberg samt planbesked inför det kommande detaljplanarbetet, mars 2018. Dnr: KS-0060/2015
- Detaljplan Järnväg
 - Godkännande av planprogram för Nya stadskärnan i centrala Sundbyberg samt planbesked inför det kommande detaljplanarbetet, mars 2018. Dnr: KS-0060/2015
 - Beslut om samråd, september 2019. Dnr: KS-0243/2018
 - *Beslut om granskning, juni 2022*
 - *Beslut om antagande, december 2022*
- Detaljplan Södra mot järnväg
 - Godkännande av planprogram för Nya stadskärnan i centrala Sundbyberg samt planbesked inför det kommande detaljplanarbetet, mars 2018. Dnr: KS-0060/2015
- Detaljplan Södra mot Bällstaviken
 - Godkännande av planprogram för Nya stadskärnan i centrala Sundbyberg samt planbesked inför det kommande detaljplanarbetet, mars 2018. Dnr: KS-0060/2015
- Detaljplan Västra

- Godkännande av planprogram för Nya stadskärnan i centrala Sundbyberg samt planbesked inför det kommande detaljplanearbetet, mars 2018.
Dnr: KS-0060/2015
- *Beslut om samråd, juni 2022*

1.2.3 Externa planbeslut med stor påverkan

- Järnvägsplan
 - Samråd 2018
 - Granskning Q2 2020
 - Tillstyrkan från länsstyrelsen Q2 2022
 - *Fastställelse 2023*

1.2.4 Organisatoriska beslut

- Rapport om organisation av utvecklingsprojekt för de åtaganden om följer av medfinansieringsavtalet mellan Sundbybergs stad och Trafikverket, KS-0166/2013
- Organisation för genomförande av exploatering i samband med at järnvägen förläggs i tunnel genom centrala Sundbyberg, KS-0282/2015
- Avtal mellan Sundbybergs stad och koncernen Sundbybergs stadshus AB avseende konkretisering av ägardirektiv avseende järnvägens förläggning i tunnel, KS-0493/2015
- Sundbybergs stads ställningstagande till Sundbybergs stadshus AB:s bildande av affärsområde för arbetet med utvecklingen av stadskärnan i Sundbybergs centrum, KS-0413/2017
- Ställningstagande till fusion av Sundbybergs stadshus infrastruktur AB och Sundbyberg stadshus AB, KS-0730/2017
- Projekt Sundbybergs nya stadskärna – ansvarsfördelning mellan Sundbybergs stad och Sundbybergs stadshus AB, KS-0768/2019
- Avtal mellan Sundbybergs stad och Sundbybergs stadshus AB om kostnadsfördelning inom projektet Sundbybergs nya stadskärna (SNS), KS-0763/2021

1.2.5 Investeringsbeslut

- Investeringsprojekt 98000 – Nya stadskärnan – Beslut om att påbörja förstudie, KS-0394/2018
- Investeringsprojekt 98000 – Nya stadskärnan – Beslut om fördjupad förstudie, KS-0600/2020
- *Beslut om att godkänna förstudie och gå vidare till systemhandling, september 2022*

1.2.6 Övriga avtal

- Flertalet tecknade interimsavtal för Trafikverkets förberedande arbeten

- Avtal om tillfälligt spår
- Intentionsavtal med bostadsrättsföreningarna vid Strandpromenaden

1.2.7 Kommande avtal

- Ändringar och tillägg till Medfinansieringsavtalet och dess tillägg
- Genomförandeavtal för byggskede
- Tillfälligt nyttjande av Stadens mark
- Intentionsavtal med Skandia
- Intentionsavtal med Atrium Ljungberg
- Exploateringsavtal AMF
- Exploateringsavtal Vasakronan
- Exploateringsavtal Skandia
- Köpeavtal med bostadsrättsföreningarna vid Strandpromenaden

2 Syfte och mål

Syftet med planerad markutveckling inom Sundbybergs stadskärna är att sammanlänka staden för att därigenom fortsätta det långsiktiga arbetet med att utveckla en hållbar och attraktiv stadsmiljö och samtidigt bidra till bostadsförsörjningen, klimatanpassningen och omställningen till fossilfrihet; i Sundbyberg, Stockholm och Sverige.

Projektet ska maximera de samlade och synergistiska effekter som den 1) statliga järnvägsinfrastrukturen, 2) regionläget, 3) de lokala kvaliteterna och 4) omlandets utveckling medför.

Projektet bidrar till Agenda 2030 och FNs globala hållbarhetsmål liksom till Sveriges Miljö kvalitetsmål. Projektet utgör också en strategisk satsning för att bidra till att Sverige når Klimatpolitiska Ramverkets mål om 70% reduktion av utsläppen från transportsektorn till 2030 och netto noll till 2045.

2.1 Effektmål

- Dubblerade gångflöden på centrala stråk och därmed stärkta handelslägen
- En ökad närhet till samhällsservice inom projektets geografi såväl som omlandet
- Tysta platser – rofylldhet
- Förbättrad luftmiljö – frisk luft
- Goda boendemiljöer
- Attraktiva arbetsplatser
- Goda bytesmiljöer för resande
- Stärkt biodiversitet – robusta miljöer och rekreation
- Ökad lövskugga i tät stadsmiljö
- Förbättrad vattenkvalitet i Bällstaviken
- Stabiliserad grundvattennivå och förbättrad vattenresurshantering
- Förbättrad folkhälsa
- Ökad trygghet
- Stärkt klimatanpassning
- Nettonoll klimatpåverkan
- Ingen negativ resultatpåverkan i staden

Ovanstående effektmål ska relateras till de Globala hållbarhetsmålen samt preciseras i uppföljningsbara mått för **byggskede** respektive **färdig anläggning**, ex:

Tysta platser

Färdig anläggning: För 50 % av stadskärnans allmänna platsmark ska sänkning av bullernivåer från 2019 års nivå om minst 5 dB ekvivalentnivå uppnås senast 2040. Minst

20 % av stadskärnans allmänna platsmark ska utgöra tysta miljöer, dvs högt 45 dB ekvivalentnivå.

Byggskede: Under byggtiden ska tysta platser dvs högt 45 dB ekvivalentnivå möjliggöras inom högst 200 meter från bostadsfastigheter inom stadskärnans geografi.

2.2 Processmål

- Ökad innovation driven av högt satta effektmål. Bland annat ska konsumtionsbaserat mått för klimatneutralitet utforskas.
- Medborgarperspektivet ska återkomma i alla delar av planering och genomförande.
- Tidsperspektivet är strukturerande för uppfyllelse av projektets ekonomiska mål samt boende och verksammas attityder och upplevelse av en fungerande vardag. Projektet ska därför särskilt hålla tider samt synliggöra effekter för delar och helheten vid eventuella avvikelser.
- Med anledning av projektets långa löptid, mycket omfattande omgivningspåverkan samt komplexa organisationsform med kommunalt bolag, förvaltning och många externa intressenter och myndigheter ska intern- och externkommunikation vara en nyckelprocess i den strategiska ledningen och styrningen av projektet. Inför beslut ska alltid kommunikationsaspekten vägas in.
- Byggtiden kommer att utgöra hela barndomen för många av de Sundbybergare som nu är små och de som kommer att födas och flytta in under de kommande åren. Därför ska barnets perspektiv vara särskilt vägledande vid produktionplanering, kommunikationsarbete och övriga delar av verksamheten.
- Målet med kommunikationsarbetet i relation till den breda allmänheten är att skapa trygghet, underlätta i vardagen samt skapa lust, stolthet och en känsla av delaktighet i stadskärnans utveckling.
- Projektet ska sträva efter mångfald vid rekrytering av medarbetare.
- Projektets medlemmar och till projektet knutna aktörer ska vilja jobba tillsammans igen vid avslutat uppdrag.
- Nollvision för skador i arbetsmiljö, inklusive byggarbetsmiljön.

2.3 Projektmål

- Ökat bostadsbyggande – 2000 bostäder
- Stärkt kontorskluster – gemensamt mål med Solna, 50 000 arbetsplatser i 3S senast år 2045
- En attraktiv och väl genomförd Stationsbyggnad och mobilitetsfunktion

3 Projektets omfattning och nyttigheter

3.1 Projektet möjliggör stadens vision och Öp genom:

- En sammanlänkad, levande och grön stad
- Minskad klimatpåverkan och ökad transporteffektivitet genom överflyttning från biltrafik till kapacitetsstarka transportslag – gång, cykel, och kollektivtrafik
- Ökat utbud av vistelsezoner och mötesplatser
- Ett förstärkt stationsområde med en stationsbyggnad som markerar platsen och järnvägens roll i Sundbybergs historia
- Framtidssäkring av stadskärnan för klimatförändringar avseende ökad grönyta, skyfallshantering, yttligt vatten och lokalt omhändertagande av dagvatten.
- Förstärkta perkoleringsmöjligheter och stabiliserad grundvattennivå
- Utbyggnad av Mälarbanan från två till fyra spår genom befintlig spårkorridor med kraftigt stärkt kapacitet och tidhållning för regional och storregionala persontransporter samt godstrafik, samt därmed överflyttning från väg till järnvägstransporter 2032.

3.2 Omfattning

Enligt träffade överenskommelser ansvarar TRV för alla åtgärder som krävs för att bygga ut järnvägen från två till fyra spår. Staden får tillgång till all mark ovan tunneln och ansvarar för åtgärder för infrastruktur och iordningställande av mark till en fungerande stadsmiljö. Trafikverket ansvarar för genomförandet av den nya stationen med dess perronger och uppstigningshall. Sundbybergs stad ansvarar för den nya stationsbyggnaden.

Omfattningen av projektets ansvar innefattar en 1,4 kilometer urban, grön promenad, som kopplar samman öst med väst och norr med söder. Projektet innefattar **erforderlig planläggning, planering och de exploateringstekniska lösningar** som krävs för att realisera bebyggelse enligt planprogrammets utformning. Vidare omfattas utbyggnad av all allmän platsmark ovan Trafikverkets framtida järnvägsanläggning, all allmän platsmark som utvecklas med anledning av tillkommande kontors, bostads- och samhällsfastigheter samt all nödvändig teknisk infrastruktur. Den area som bearbetas uppgår till cirka 90 000 kvm. Projektet omfattar:

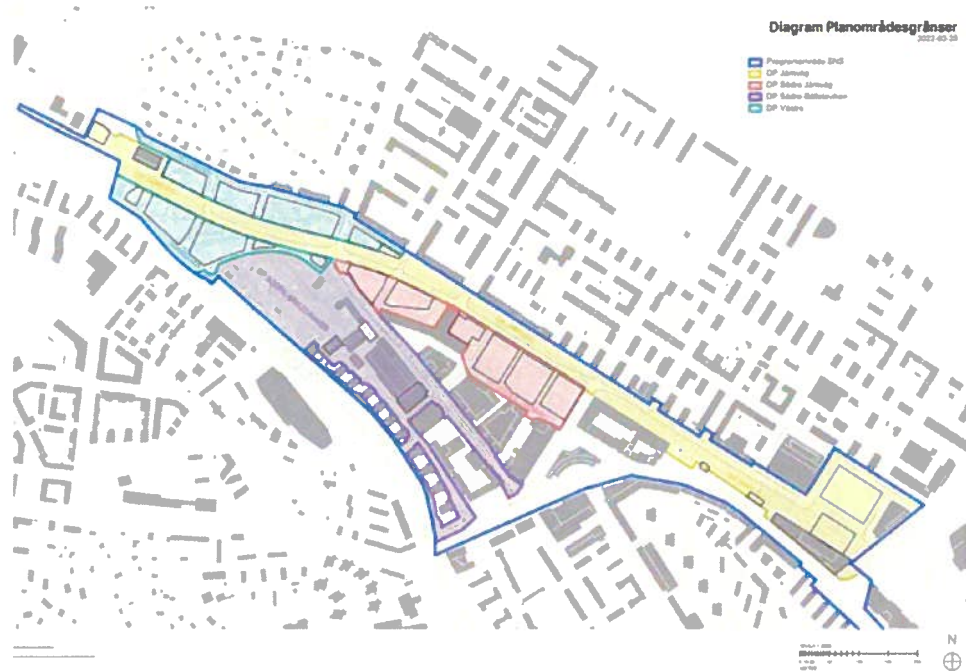
- 1,4 km lång järnvägspromenad
 - Gator
 - Grön och blå infrastruktur
 - Torg
- Stationsbyggnad
- Mobilitetshus
- 2 000 nya bostäder
- 5 000 nya kontorsarbetsplatser
- Ny handel/centrumverksamhet
- Ombyggnad av Lövströms Allé

- Utökad allmän platsmark och ny parkyta i anslutning till vattenrummet vid Bällstaviken – *Strandparken*
- Separering av det kombinerade nätet (spill och dagvatten) inom
 - Järnvägsgränd
 - Ågatans tekniska avrinningsområde
- Fördröjningsytor i Duvmossen
- Markmodellering invid Lönne 13
- Markmodellering invid stationsområdet
- Förstärkningsåtgärder av stadens gatunät för att hantera masstransporter från Mälarbanans tunnelarbeten
- Allmän platsmark inkl teknisk försörjning inom Kabeln
- Allmän platsmark inkl teknisk försörjning inom Ängen 1
- Allmän platsmark inkl teknisk försörjning inom Lönne 12



3.3 Delområden enligt detaljplan

Projektområdet är indelade i fyra olika detaljplaner, detaljplan Järnväg, detaljplan Södra mot Järnvägen, Detaljplan södra mot Bällstaviken och detaljplan Västra.



3.1.1 Detaljplan Järnväg

Detaljplanens syfte är att sammanlänka de delar av Sundbyberg som delats av det barriärskapande spårområdet och samtidigt möjliggöra utbyggnaden av Trafikverkets järnvägstunneln under centrala Sundbyberg. Inom denna detaljplan hanteras även en ny stationsbyggnad samt kompletterande kontors- och handelsbebyggelse i stationsområdet.

- Fastighet
- Ägare
- Area 94 000 kvm
- BTA 28 000 kvm

3.1.2 Detaljplan Södra mot Järnvägen

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för stadsbebyggelse med nya bostäder, handel och service.

- Fastighet
- Ägare
- Area 42 000
- BTA 105 000 kvm

3.1.3 Detaljplan Södra mot Bällstaviken

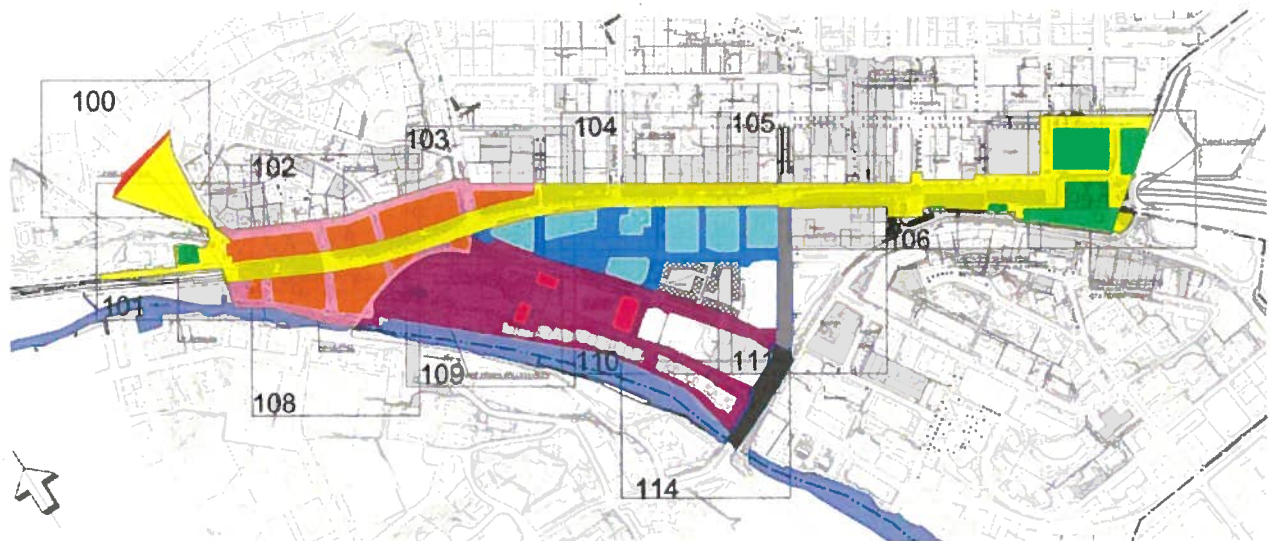
Detaljplanens syfte är att möjliggöra för ny stadsbebyggelse med kontor, handel och service. Allmänna platser utvecklas med strandpromenad och en aktivitetspark. Värdefull kulturmiljö ska tas om hand.

- Fastighet
- Ägare
- Area 62 000 kvm
- BTA 15 000 kvm

3.1.4 Detaljplan Västra

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för stadsbebyggelse med nya bostadskvarter med inslag av lokaler i gatunära lägen i samband med järnvägens utbyggnad genom Sundbybergs stad. Detaljplanen kommer även möjliggöra allmän plats med utökad gatustruktur.

- Fastighet
- Ägare
- Area 4 000 kvm
- BTA 114 000 kvm



Projektdirektiv Sundbybergs nya stadskärna (SNS)

UMA			
Beskrivning	Antal	Enhet	
 O1	77 627,77	m ²	
 O1 tillkommande	1 052,28	m ²	
 O1k	15 206,36	m ²	
 O2	54 755,56	m ²	
 O2 tillkommande	4 760,44	m ²	
 O2k	2 496,66	m ²	
 O3	17 802,38	m ²	
 O3k	23 600,84	m ²	
 O4	18 593,72	m ²	
 O4 tillkommande	4 956,00	m ²	
 O4k	18 664,62	m ²	

	Område 1	Område 2	Område 3	Område 4
Ursprunglig	77 628	54 756	17 802	18 594
Tillkommande	1 052	4 760		4 956
Summa	78 680	59 516	17 802	23 550
Kvartersmark	15 206	2 497	23 601	18 665
Summa	93 886	62 013	41 403	42 214
			Total UMA	239 517

4 Tidplan

Trafikverket påbörjade förberedande arbeten och ledningsflyttar 2019. År 2023 ska anläggningen av tillfälligt spår påbörjas och tunnelarbeten 2024. Trafikverkets arbeten beräknas färdigställas 2032.

Sundbybergs stad påbörjar anläggningsarbeten 2024 med utbyggnad av VA-anläggningen inom Ågatans tekniska avrinningsområde och därefter genomförande av det nya parkområdet vid Strandpromenaden 2025. Fastighetsutvecklarna Skandiafastigheter och AL påbörjar bostads- och kontorsbebyggelse om ca 100 tBTA 2026. Staden påbörjar utveckling av fastigheterna Lönnen 12 2028 och då påbörjas även utvecklingen av stationsområdet när Vasakronan påbörjar Godset. 2032 påbörjas genomförandet av Ängen 1 samt stationsbyggnaden. Samma år påbörjar AMF genomförandet inom Sundbyberg 2:78. Utbyggnadstiden förväntas pågå till 2040.

Aktivitet	Variabilitet	Start	Slut
Trafikverket	3644 dagar	ti 19-01-01	fr 32-12-17
Förberedande arbeten och ledningsflyttar	3644 dagar	ti 19-01-01	fr 32-12-17
Byggstart tillfälligt spår	2600 dagar	må 23-01-02	fr 32-12-17
Byggstart tunnelarbeten	2340 dagar	må 24-01-01	fr 32-12-17
Sundbyberg	4425 dagar	må 24-01-01	fr 40-12-14
Utbyggnad VA-anläggning	4425 dagar	må 24-01-01	fr 40-12-14
Agatan	4425 dagar	må 24-01-01	fr 40-12-14
Strandpromenaden	4163 dagar	on 25-01-01	fr 40-12-14
Byggstart fastigheter	3902 dagar	to 26-01-01	fr 40-12-14
Fstighetsutvecklarna	3902 dagar	to 26-01-01	fr 40-12-14
Skandlafastigheter	3902 dagar	to 26-01-01	fr 40-12-14
Atrium Ljungberg	3902 dagar	to 26-01-01	fr 40-12-14
Staden -Lönnen 12	3380 dagar	må 28-01-03	fr 40-12-14
Vasakronan - Stationsområdet, Godset	3380 dagar	må 28-01-03	fr 40-12-14
Angen 1	2337 dagar	to 32-01-01	fr 40-12-14
Stationsbyggnaden	2337 dagar	to 32-01-01	fr 40-12-14
AMF genomförande inom Sundbyberg 2	2337 dagar	to 32-01-01	fr 40-12-14

18, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100

05-23

Aktivitet: Inaktiv aktivitet, Inaktiv milstolpe, Inaktiv sammantfattning, Manuell aktivitet, Endast varaktighet

Delad: Upplyft manuell sammantfattning, Manuell sammantfattning, Endast start, Endast slutdatum, Externa aktiviteter

Milstolpe: Extern milstolpe, Måldatum, Förlopp, Manuellt förlopp

Projektsammantfattning

5 Ekonomi

Projektet har sedan starten 2011 blivit väsentligt dyrare än planerat. Projektets omslutning har stigit från cirka 1 mdkr till 4,7 mdkr. Intäktpotentialen i projektet har sedan 2021 utvecklats för att hantera detta och inom projektet finns möjlighet att kunna leverera ett nollresultat över tid.

I detta skede är både kostnader och intäkter osäkra och förknippade med ett flertal risker.

Kalkylen i projektdirektivet baseras på följande antaganden:

- Projektet ska hantera utökade kostnader i ett tillägg till medfinansieringsavtalet
- Projektet ska realisera intäkter i tidigt skede
- Projektet ska bedrivas i bolag
- Kostnaderna har indexuppräknats med 3–3,5 % per år från år 2022 och intäkterna har indexuppräknats med 2 % per år från år 2022

5.1 Intäkter

Nuvarande uppskattning av intäkterna i projektet visas i tabellen nedan:

Intäktsposter	Intäkter (Mnkr)
Medfinansiering från exploatörer	350
Exploateringsbidrag/gatukostnadsersättning	250
Försäljning av byggrätter	3800
Övriga intäkter	150
Totalt	4 550

Bland intäkterna ligger de största riskerna inom kategorin försäljning av byggrätter där intäkterna ovan utgår från exploateringsgrad enligt samrådsförslag 20220620 samt 100 procent bostadsrätter, vilket har den högsta värderingen av de olika upplåtelseformerna. Därutöver är värderingen genomförd i en stark marknad, och förutsätter relativa frihetsgrader i val av tillfälle för avyttring.

För att visa på känsligheten utifrån värdering och upplåtelseform avseende försäljning av byggrätter se nedan matris (avrundat till närmaste 50-tal mnkr):

(Mnkr)	Fördelning upplåtelseform	80 % värdering av byggrätt
100 % BR	3 800	3 050
90 % BR/10 % HR	3 600	2 900
50 % BR/50 % HR	2 850	2 300

Beroende på omvärldsläge och konjunkturförutsättningar kan tidpunkten för avyttring komma att förändras vilket skapar utmaningar för stadens möjligheter till att finansiera projektet och är en riskfaktor som projektet arbetar aktivt med.

5.2 Kostnader

Nuvarande uppskattning av kostnaderna i projektet visas i tabellen nedan:

Kostnadsposter	Kostnader (Mnkr)
Medfinansiering till Trafikverket	1 500
Övergripande projektorganisation	600
Övriga åtaganden	700
Stadens egen anläggning	1 800
Köp av mark	100
Totalt	4 700

Risk har i ovan matris hanterats inom respektive post där riskpåslagen varierar mellan 10–100 procent beroende på ett flertal faktorer, bland annat osäkerheter på marknaden, det tidiga skedet och hur långt projekteringsarbetet har kommit för olika delar.

Den sammanslagna risken motsvarar ett påslag om 30 procent för den totala kostnaden. Beräknat på stadens egna åtaganden uppgår det genomsnittliga riskpåslaget till 37 procent.

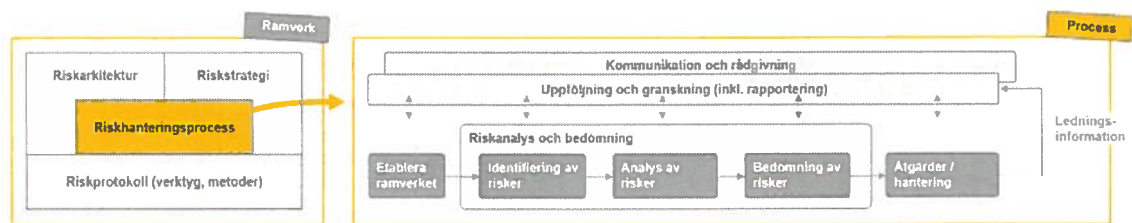
För att visa på känsligheten i kostnaderna utifrån riskperspektivet illustrerar nedanstående matris dels effekten av om risken justeras upp eller ned 10 procentenheter, dels om riskpåslaget endast justeras för stadens egna åtaganden eller för totalkostnaden.

(Mnkr)	Risk justerad för stadens egna åtaganden	Risk justerad på totalkostnaden
-10 % Risk	4 500	4 350
Risk enl. ovan	4 700	4 700
+10 % Risk	4 900	5 050

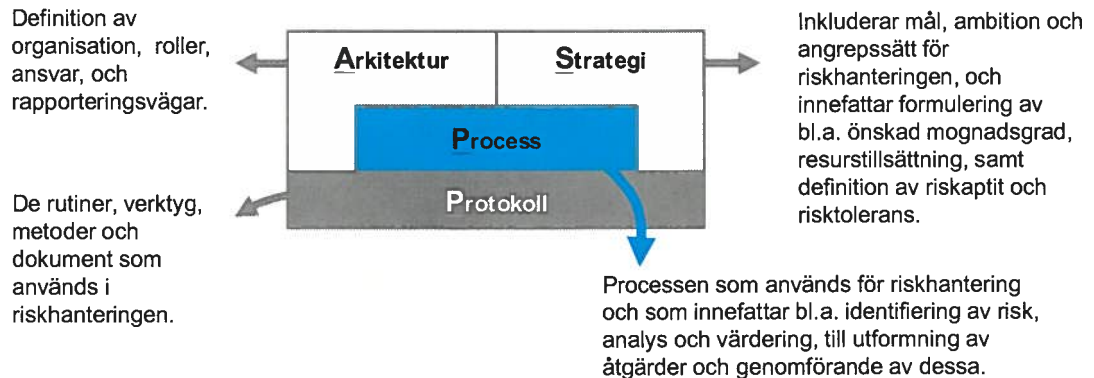
6 Riskhantering

I syfte att etablera en struktur för riskhanteringsarbetet i projekt SNS har projektet etablerat ett riskhanteringsramverk. Ramverket och dess riskhanteringsprocess hämtar inspiration från vedertagna standarder, så som ISO 31 000.

Centralt i riskhanteringsramverket är den riskhanteringsprocess som riskhanteringsarbetet följer. Riskhanteringsprocessen supporteras av tre komponenter som tillsammans med riskhanteringsprocessen bildar det ramverk som riskhanteringsarbetet inom SNS-projektet bedrivs. De fyra komponenterna som tillsammans skapar riskhanteringsramverket är: riskarkitektur, riskstrategi, riskhanteringsprocess, riskprotokoll.



Dessa ingående komponenter, vilka ibland refereras till som RASPP¹, beskrivs nedan översiktligt i **Fel! Hittar inte referensälla..**



¹ RASPP är en förkortning för riskarkitektur, riskstrategi, riskprocess och riskprotokoll. Ramverket beskriv exempelvis av Paul Hopkins i *Fundamentals of Risk Management: Understanding, Evaluating, and Implementing Effective Risk Management*.

7 Ledningsprinciper

Alla beslut inom kommunen utgår från den folkvalda församlingen. Projekt Sundbybergs nya stadskärna arbetar stadsövergripande, mellan bolag och förvaltning, för att leverera största möjliga nytta. Projektet kombinerar den stora förvaltningens skalfördelar med det mindre bolagets kapacitet att komma till snabba, välinformerade beslut. Projektet nyttjar de olika skattemässiga och administrativa fördelar som bolag respektive förvaltning medför.

- Projektet ska leverera en levande och sammanlänkad stad för hela staden.
- Projektet ska kunna hantera sina ekonomiska konsekvenser i en föränderlig omvärld under lång tid.
- Projektet ska hantera stora aktörer och komplexa avtalsförhållanden, samt medföljande behov av att leverera snabba, välinformerade beslut.

För att nå ovanstående krävs en tydlig beredningsorganisation med tydliga mandat.

7.1 Stadsdirektör/projektägare

Projektägarens ansvar är att fatta beslut om upprättande, revidering samt avvikelse från projektdirektiv. Projektägaren har även i sin roll som stadsdirektör ett särskilt ansvar för att säkra ett hela staden-perspektiv och underlätta samarbetet mellan bolag och förvaltning.

7.2 Styrgrupp

Styrgruppen är projektägarens/stadsdirektörens stöd och ger rekommendation till beslut vid upprättande och avvikelse från direktiv. Vid behov av politiskt beslut stöttar styrgruppen stadsdirektör och projektchef med rekommendationer. Uppdraget är således en kvalitetssäkrande funktion inom det för staden strategiska projektet Sundbybergs nya stadskärna.

Styrgruppsmedlemmar ska agera som ambassadörer för projektet och löpande följa och utveckla detsamma och genom omvärldsbevakning identifiera strategiska möjligheter.

Utöver det är ledamoter mellan styrgruppsmöten tillgänglig för frågor och rådgivning till projektchef utifrån sitt särskilda sakområde och kompetens.

Styrgruppens medlemmar ger projektchef råd och stöd inom ramen för projektdirektiv och delegationsordning för projektets genomförande.

7.3 Projektchef

Projektchefen ansvarar för att huvudprojektet genomförs i enlighet med detta direktiv.

7.4 Styrgrupp delprojekt

Styrgrupper för respektive delprojekt är projektchefens stöd och ger rekommendation till beslut vid upprättande och avvikelse från projektplan. Vid behov av politiskt beslut stöttar styrgruppen projektchef och projektledare med rekommendationer.

Styrgruppsmedlemmar ska agera som ambassadörer för projektet och löpande följa och utveckla detsamma och genom sitt arbete i förvaltningen förankra och identifiera möjligheter.

Utöver det är ledamöter mellan styrgruppsmöten tillgänglig för frågor och rådgivning till projektledare utifrån sitt särskilda sakområde och kompetens.

Styrgruppens medlemmar ger projektledare rekommendation till beslut inom ramen för projektplan och delegationsordning.

7.5 Projektledare

Projektledare ansvarar för att leda och styra inom sina respektive ansvar och de projektplaner som däri upprättas.

7.6 Delprojekt

7.6.1 Färdig anläggning

Färdig anläggning består av de två delprojekten plan och investering. Inom projektet hanteras frågor såsom gestaltning och funktionsblandning samt lokalförsörjningsplanering.

Delprojekt plan är ansvarig för att ta fram detaljplaner för området, i dagsläget fyra till antalet. Delprojektet säkerställer att dessa uppfyller alla lagkrav samt att får en utformning som möjliggör att tillämpliga effektmål inom detta direktiv kan realiseras, samtidigt som tidplanen för Mälarbanan möjliggörs.

Delprojekt investering är ansvarig för att planering, projektering och genomförande av allmän platsmark får en utformning i enlighet med de handlingar som produceras inom delprojekt plan. Delprojekt investering stöttar även delprojekt plan med tekniska förutsättningar för allmän platsmark och kvartersmark samt säkerställande av den tekniska genomförbarheten av detaljplan.

7.6.2 Stadsmiljö

Delprojekt Stadsmiljö ansvarar för att förutse och begränsa påverkan på Stadens befintliga anläggningar och mark. Projektet bistår Trafikverket så att planeringen optimeras och omgivningspåverkan minimeras. Projektet bistår förvaltningens handläggare vid myndighetsbeslut kopplat till trafikanordningsplaner, schaktlov, bygglov och miljötillstånd. Projektet samordnar Trafikverkets samt övriga intressenters arbetsområden.

7.6.3 Näringsliv och medborgare

Delprojekt näringsliv och medborgare ansvarar för samordning av stadskärnans handlare, fastighetsägare och intresseorganisationer, med syfte att höja stadskärnans attraktivitet och skapa en lustfylld och funktionell miljö under projektets långa byggtid. Projektledare Näringsliv och medborgare verkar affärsutvecklande i sin relation med färdig anläggning och ansvarar för att bidra till värdeutveckling av stadens byggrätter genom externkommunikation och platsskapande.

7.6.4 Samverkan och avtal

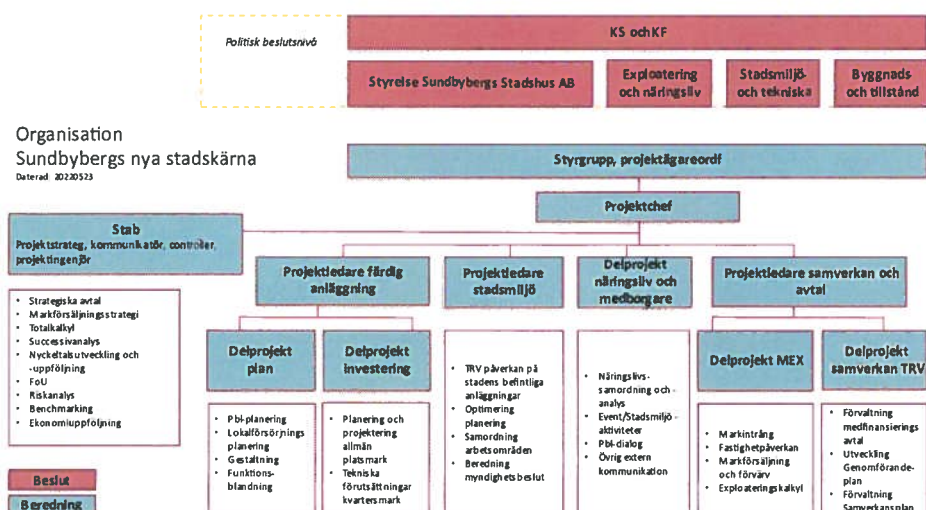
Samverkan och avtal består av delprojekten MEX (Mark- och exploateringsfrågor) respektive samverkan med Trafikverket.

Delprojekt mex stöttar projektledare färdig anläggning vid upprättande av avtal med exploitörer, andra intressenter och myndigheter avseende markinträng, fastighetspåverkan, markförsäljning och förvärv.

Delprojekt samverkan Trafikverket ansvarar för utveckling och förvaltning av medfinansieringsavtal och andra tecknade avtal med Trafikverket. Delprojektet ansvarar även för samverkan med Trafikverket och förvaltning av de två styrande dokument som tillsammans med medfinansieringsavtalet styr samverkan mellan parterna Sundbyberg och Trafikverket: samverkansplan och genomförandeplan.

7.6.5 Stab

Staben ansvarar för strategiska avtal, markförsäljningsstrategi, totalkalkyl, nyckeltalsutveckling och uppföljning, FoU, riskanalys, benchmarking och ekonomiuppföljning.



Signeras:

Sundbyberg den 25/8 2022

Sundbyberg den 25/8-2022

Jan Eriksson

Sara Widås

Projektägare Sundbybergs nya stadskärna

Projektchef Sundbybergs nya stadskärna

Stadsdirektör Sundbybergs stad

Vd Sundbybergs Stadshus AB

