



PROJEKTDIREKTIV – STOCKHOLMSPORTEN

Författare: Lars Svensson



INNEHÅLL

Projektbakgrund	3
BESKRIVNING AV PROJEKTET/AVGRÄNSNINGAR	3
Mål & Syfte	5
Övergripande mål och effektmål	5
Förutsättningar för att nå målen	5
Geografiskt område	5
Utredningsorganisation	6
Tidsåtgång	6
Ekonomi	6
Utredningsutgifter	7
Risk	7
Projektrisker	7
Kommunikation	7
Rapportering	8

Projektbakgrund

Stockholms stad genomförde 2010 i samarbete med Trafikverket en arkitekttävling för området kring Hjulstamotet, där Förbifart Stockholm kommer att korsa E18. I tävlingsuppgiften ingick att säkerställa att området kring trafikplatsen i Hjulsta får en konstnärlig gestaltning som berikar, utvecklar och stärker dess position som en av Stockholms viktigaste knutpunkter och att redovisa en strategi för framtida bebyggelseutveckling i området. Vinnare av arkitekttävlingen blev Bjarke Ingels Group BIG med förslaget "Stockholmssfären". Stockholms Stad har tillsammans med Trafikverket utvecklat förslaget till ett mer genomgripande stadsutvecklingsprojekt - Stockholmsporten -, som förutom stadsutvecklingsfrågor även skall hantera den storskaliga trafikplatsen med omgivande kultur- och naturlandskap.

Målsättningen för Stockholmsporten är att skapa en ny bostadsstadsdel som länkar samman Barkarbystaden med Stockholm vid Hjulsta. Stockholmsporten är, med sin nära tillgång till Järvafätet, ett stadsutvecklingsprojekt med goda förutsättningar till attraktiva boendemiljöer.

Utmaningen är att överbygga de barriärer som skapas i landskapet när E4/Förbifart Stockholm i ytläge möter E18 i Hjulstamotet. Stockholmsporten binder samman delarna i det splittrade landskapet, som bildats vid trafikplatsen, med nya kommunikationsstråk. Projektet får en egen identitet och förutsättningar skapas för en hållbar stadsutveckling i området kring Stockholmsporten, som fullt utbyggt kan innehålla ca 5 000 lägenheter, varav ca 4 000 i Stockholms kommun.

BESKRIVNING AV PROJEKTET/AVGRÄNSNINGAR

Stockholmsporten består av fem delar: loopen, kratern, bostäder och lokaler, publika funktioner samt sfären. Dessa bildar tillsammans den helhet som kan utvecklas vidare. För att minska barriäreffekter föreslås tre passager över motorvägarna. Vidare föreslås bearbetade miljöer under broarna och en stadsstruktur som binder samman Hjulsta i Stockholm med Järfälla.

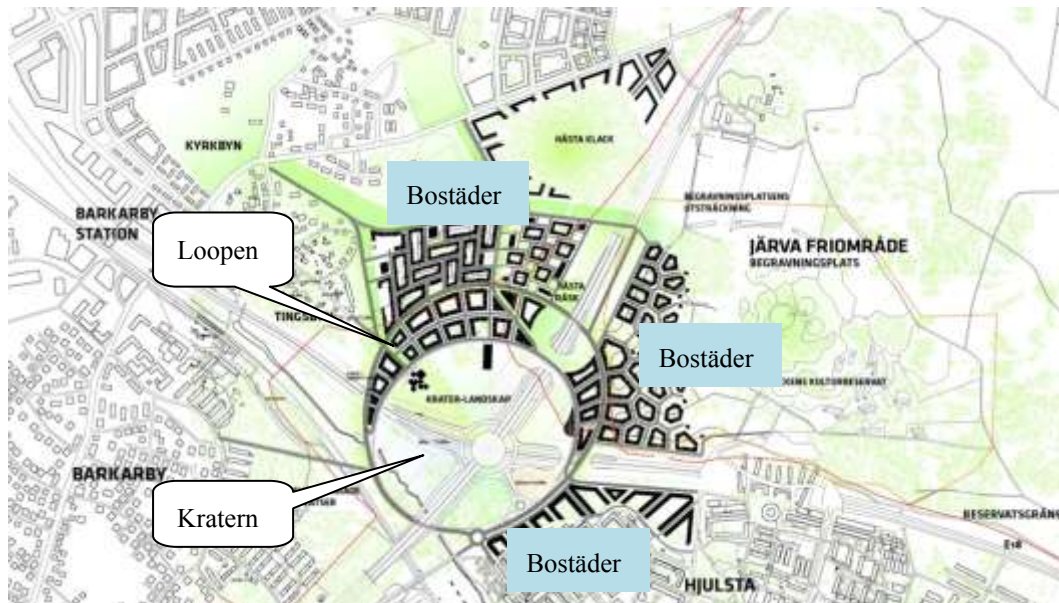


Illustration: Översiktsbild.

Kratern

Kratern bildar ett landskap av tårtbitar, med natur av olika karaktär från tät luftrenande tallskog till vattenrenade våtmark. Den omfattande terrängmoduleringen av landskapet kräver tillgång på en betydande mängd bergmassor, som Trafikverket förutsätts bidra med från tunnelbygget av FörbifartStockholm.

Loopen

Landskapsloopen sammanbinder de olika delarna. Två cirkelformade vägar förbinder områdena, som kantas av bostäder, publika byggnader och olika aktiviteter. Landskapsloopen's inre cirkel används cykeltrafik, men tillåter även lokal biltrafik. Den yttre cirkeln utgörs av en stadsboulevard i det gatunät som förbinder Hjulsta med Järvafältet och Barkarbystaden.

Bostäder och lokaler

Längs den yttre stadsboulevarden skapas en ny stadsdel som binder samman Stockholm i Hjulsta med Järfälla. Nyetableringar och förtätningar kan också ske i angränsande befintliga stadsdelar. I en första etapp föreslås en utbyggnad i Stockholm med ca 2 200 bostäder. Fullt utbyggt innehåller Stockholmsporten i Stockholm och Järfälla tillsammans ca 5 000 bostäder blandat med arbetsplatser.

Publika funktioner - paviljonger

Vid mötespunkten mellan den inre loopen och lokalgatorna föreslås publika byggnader med olika funktioner såsom sport och kultur.

Sfären

I det vinnande förslaget ingick en stor svävande, reflekterande sfär. Dess nytta och genomförbarhet får studeras vidare i det fortsatt programarbetet.

Mål & Syfte

Övergripande mål och effektmål

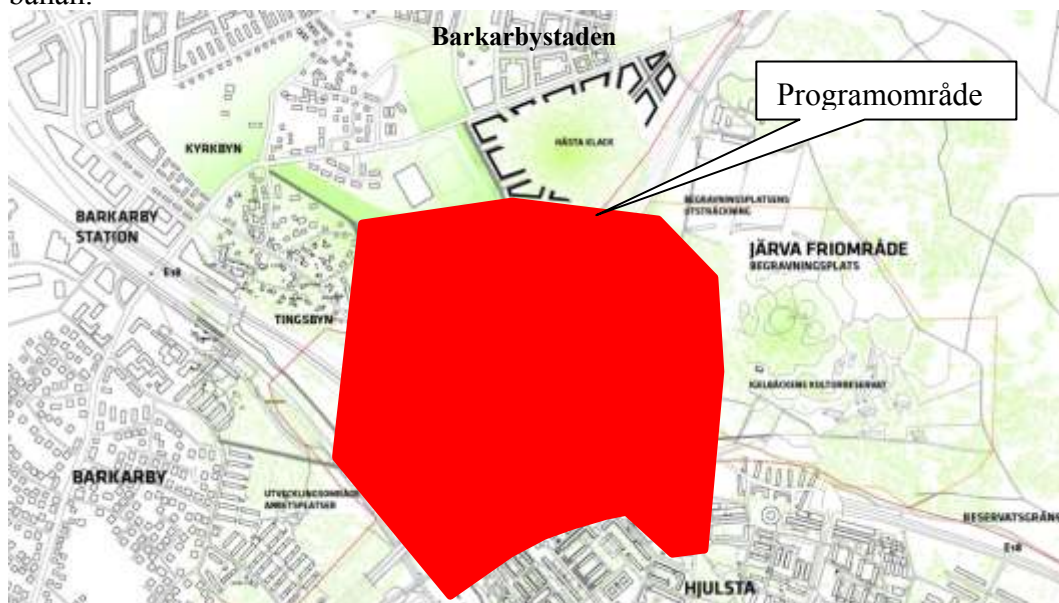
Syftet med programarbetet för Stockholmsporten är att utreda förutsättningarna för att skapa en ny bostadsstadsdel i området kring Hjulstamotet som binder samman Stockholm med Järfälla till att bli en ny regional tyngdpunkt där två Europavägar möts omedelbart vid den planerade fjärrtågstationen Stockholm Väst (Barkarby station) på den nya Mäljarbanan.

Förutsättningar för att nå målen

En förutsättning för att nå målet är att det avsätts tid och pengar för att genomföra de utredningar och det programarbete som är nödvändigt för att analysera förutsättningarna och bedöma konsekvenserna av ett genomförande av Stockholmsporten.

Geografiskt område

Programområdet för Stockholmsporten gränsar i norr mot Barkarbystaden, i öst mot Granholmstoppen på Järvafältet, i söder mot Hjulsta och i väster mot stambanan.





Utredningsorganisation

En utredningsorganisation för projektet har upprättats. Projektgruppen består i detta inledande skede av projektledarna Lars Svensson, exploateringskontoret, Fredrik Legeby, stadsbyggnadskontoret och Rolf Gäfvert, trafikkontoret. Även andra förvaltningar och bolag inom Stockholms stad berörs av projektets utveckling och kommer att hållas underrättade om projektets utveckling.

Över projektgruppen finns en styrgrupp som består av: Krister Schulz (Exploateringskontoret), Susanne Lindh (Stadsbyggnadskontoret), PerAnders Hedqvist (Trafikkontoret) och Staffan Ingvarsson (Stadsledningskontoret). Längre fram, när programarbetet kommit igång, kommer projekt- och styrgrupperna att utökas med representanter från Järfälla kommun.

Tidsåtgång

Utrednings- och programskedet beräknas fortgå under drygt två år och bli avslutat under hösten 2015. Exploateringskontoret beräknar preliminärt gå upp till exploateringsnämnden och kommunfullmäktige med ett inriktningsbeslut under våren 2016.

Ekonomi

Den totala investeringen klassas som ett stort projekt med en investeringsutgift överstigande 300 Mnr.

Eftersom förutsättningarna för projektet ännu ej är utredda saknas i detta tidiga skede ekonomisk redovisning som underlag för inriktningsbeslut. Utredningskostnaderna för projektet bedöms uppgå till 20 mnr.

Exploateringskontoret har tagit fram en tidig kostnads- och intäktskalkyl för Stockholmsportens första utbyggnadsetapp, som ligger helt inom Stockholms kommuns gränser. Kalkylen visar att projektet har en balanserad men stram budget och att det kommer att krävas en noggrann styrning och uppföljning i projektet.

I en andra etapp med Stockholmsporten fullt utbyggd skapas exploateringsmöjligheter för både Järfälla och Stockholm. En balanserad budget för denna etapp förutsätter en samverkan mellan kommunerna och att finansieringen kan ske med medel från de båda kommunernas exploateringsintäkter i projektet.

Utredningsutgifter

Utredningskostnaderna för projektet bedöms uppgå till 20 mnkr.

Risk

Projektrisker

- Staden har inte rådighet över all mark i området
- Svårigheten att kombinera industri med bostäder, handel och kontor.
- Komplexa trafikfrågor
- Projektet konkurrerar med andra investeringsprojekt
- Höga investeringskostnader
- Många aktörer komplicerar samordning och genomförandet av projektet

Kommunikation

En kommunikationsplan föreslås för projektet. Nedan ges en översikt av projektets målgrupper och intressenter.

Interna målgrupper

Projektets deltagare

- Projektets medarbetare inklusive externa konsulter
- Styrgruppen
- Berörda tjänstemän vid exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret
- Berörda tjänstemän inklusive kommunikationsavdelningen vid Spånga-Tenstas stadsdelsförvaltning

Politiker

- Berörda borgarråd och deras respektive facknämnder
- Stadsdelsnämndspolitiker/partigrupper



Berörda myndigheter

- Miljö- och hälsovårdskontoret

Externa målgrupper

Trafikverket

Järfälla kommun

Allmänhet och intresseorganisationer

- Boende och allmänhet i Hjulsta

Medier

- Lokal- och rikstäckande medier
- Fackpress

Rapportering

Detta projektdirektiv har upprättats i samråd med stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret. Projektdirektiv ska utgöra ett underlag inför utredningsbeslut i exploateringsnämnden. Projektet kommer att följa stadens gemensamma projektstyrningsmetod för stora bygg- och anläggningsprojekt.