



Staffan Lorentz
Innerstad
Telefon: 08-508 260 81
staffan.lorentz@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2008-10-09

Markanvisning för spårvagnsdepå inom fastigheten Ladugårdsgärde 1:4 i Östermalm till AB Storstockholms Lokaltrafik (SL).

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden anvisar mark för spårvagnsdepå inom fastigheten Ladugårdsgärde 1:4 till AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och ger kontoret i uppdrag att träffa markanvisningsavtal enligt förslag i utlåtandet.
2. Nämnden ger kontoret i uppdrag att påbörja utredningsarbeten enligt utlåtandet.
3. Nämnden hemställer hos Stadsbyggnadsnämnden om ändrad detaljplan för området.

Krister Schultz

Stefan Eriksson

Sammanfattning

Kontoret föreslår markanvisning för spårvagnsdepå inom fastigheten ladugårdsgärde 1:4 till AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och ger kontoret i uppdrag att träffa markanvisningsavtal enligt förslag i utlåtandet.

Kontoret anser att depå och framför allt spårväg är ett positivt tillskott i stadsutvecklingsområdet. Det medför att Frihamnen och Värtahamnen kommer att



kunna få en önskad kollektivtrafikförsörjning med spår till ett flertal befintliga och blivande arbetsplatser, bostäder och färjeterminaler, och utgöra ett led i att knyta ihop spårväg mot t-bana och Lidingöbana i Ropsten.

Kontoret anser att spårdepåförslaget bör vidareutvecklas och avser inkomma med kalkyler och konsekvensbedömningar i samband med inriktningsbeslutet som enligt avsiktsförklaringen är planerad till november 2008.

Bakgrund

Diskussioner pågår mellan AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Stockholm stad om möjligheterna att införa stadsspårväg. En avsiktsförklaring mellan staden och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) har tecknats och godkänts i Trafik- och renhållningsnämnden 2008-09-17. Exploateringsnämnden behandlade ärendet 2008-06-12. SL:s styrelse har för sin del godkänt avsiktsförklaringen 2008-06-07.

Avsiktsförklaringen innehåller att staden skall markanvisa ett område för spårvagnsdepå under hösten 2008.

Staden har tillsammans med SL utrett sex olika platser för att etablera spårvagnsdepå:

- Kombinerad buss och spårvagnsdepå i Kristineberg.
- Under Stadshagens idrottsplats
- Under Stadshagens berg
- En depå i berget delvis under S:t Görans sjukhus
- I kvarteret Lustgården
- I Frihamnen (Ladugårdsgärde 1:4)

Med hänsyn till tidplanen för Tvärbana City, befintlig markanvändning, detaljplaneläge, produktionstid mm, har ett depåläge i Frihamnen förordats av staden och SL.

Detta strider mot den tänkta etappindelningen av Tvärbana City, enligt avsiktsförklaringen där den första etappen skulle vara Lindhagen inklusive spårvagnsdepå där. Detta har gjort att konsekvenser av depå i Frihamnen inte är lika utredda som de i den först diskuterade utbyggnadsordningen. Kostnader och åtgärder för en etablering av spårdepå är grovt uppskattade.



För området i Frihamnen finns ingen detaljplan. Idag används området i huvudsak för masshantering för trafikkontoret. Delar av området ingår i den mark som Stockholms hamnar AB arrenderar för hamnverksamhet, med bl.a. järnvägsspår till containerhamnen och Loudden, och två byggnader som kan beröras.

Tidigare beslut mm

Markområdet används idag för masshantering av staden. Detta sker enligt tidigare beslut under gatu- och fastighetskontorets tid. Trafikkontoret sorterar och återanvänder massor och gatu-material och området anges vara en viktig del gatudriftens verksamhet.

Området har även tidigare varit aktuellt för etablering av återvinningscentral mm. Delar av frihamnen har tidigare varit aktuellt för trafikplats för Österleden och nuvarande översiktsplan innehåller reservat för utbyggnad av leden.

Exploateringsnämnden, 2008-06-12, Avsiktsförklaring Tvärbana City.

Trafik- och renhållningsnämnden, 2008-09-16, Avsiktsförklaring Tvärbana City.

SBN har inte haft ärendet för beslut avseende planläggning, men kontoret har diskuterat markanvisningen med stadsbyggnadskontoret som är positiva till förslaget.

Utbyggnadsförslag

Det aktuella området ligger i en central del av Stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden. Området är aktuellt för utbyggnad av kontor och arbetsplatser mm.

Staden arbetar med att ta fram en kvarters- och gatustruktur för hamnområdet i samband med planeringen av Värtapirens utbyggnad och planeringen för kontors- och handelsetableringen i kv. Valparaiso.

Strukturen syftar till att ge effektiva och attraktiva kopplingar till Norra Länken, likväl som bra trafikföring genom hamnområdet för såväl gående, cyklister, bilister och kollektivtrafikresenärer samt trafik till och från hamnen.

Stadens strukturskiss redovisar en tät stadsbebyggelse med relativt hög exploatering. Nedanstående skiss redovisar huvuddragen i den planerade strukturen. Denna del av stadsutvecklingsområdet planeras för ca 20 000

arbetsplatser och minst 1 000 lägenheter. Utbyggnadstiden är kopplat till färdigställandet av Norra Länken, Värtapiren och flytt av hamnverksamhet till Norviksudden i Nynäshamn mm.



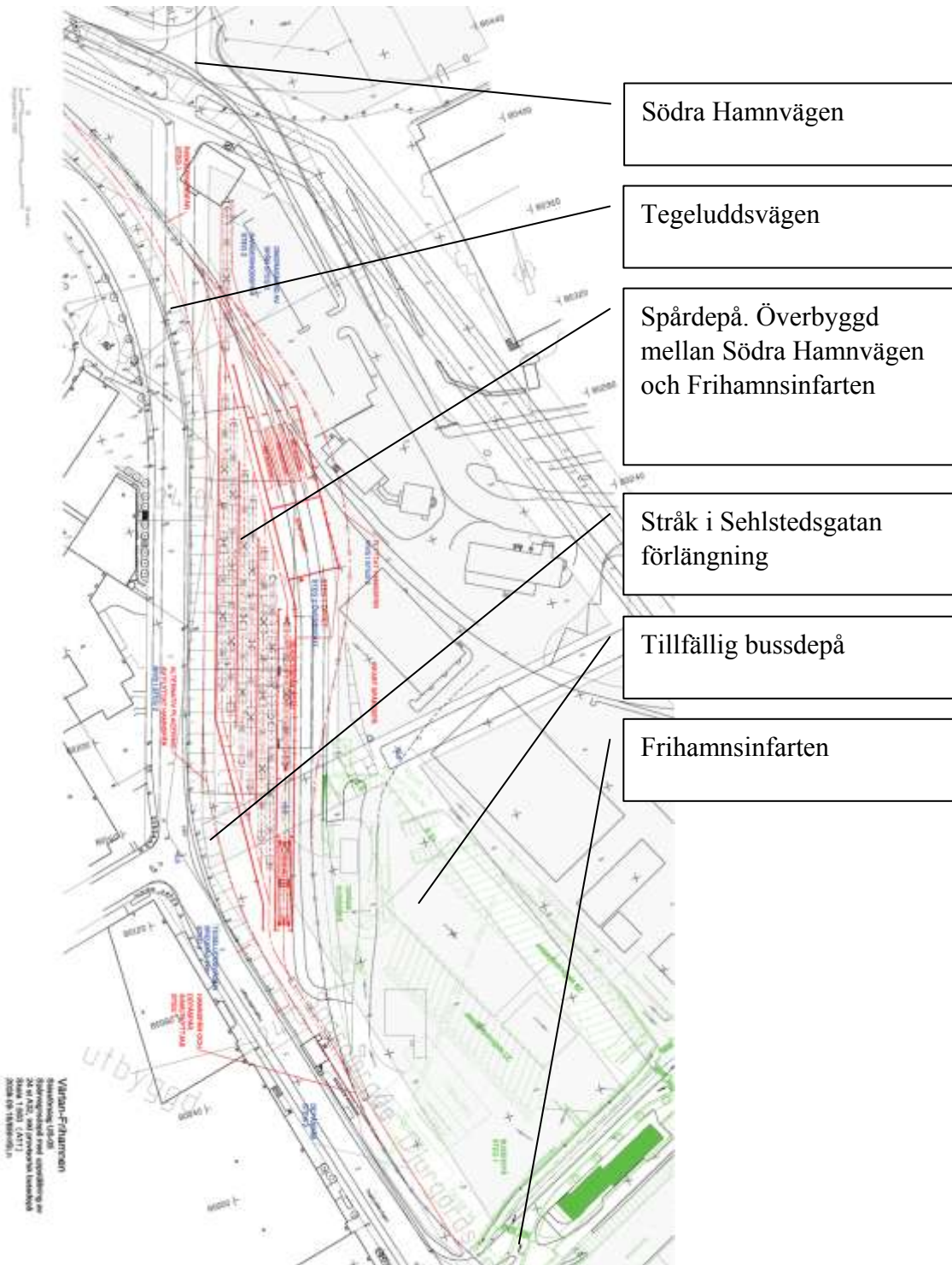
Stadens strukturskiss

Strukturskiss av Stadens Exploateringskontroll
Södra Värmdöskanalen/Frishamnen mm.
Byggnadskontroll 100000
Sida 10 av 100000

Strukturen innehåller en huvudaxel på nuvarande S:a Hamnvägen och delar av hamnspåret, för både spårvagn och biltrafik, med kopplingar från Lindarängsvägen till Norra Länken och Ropsten.

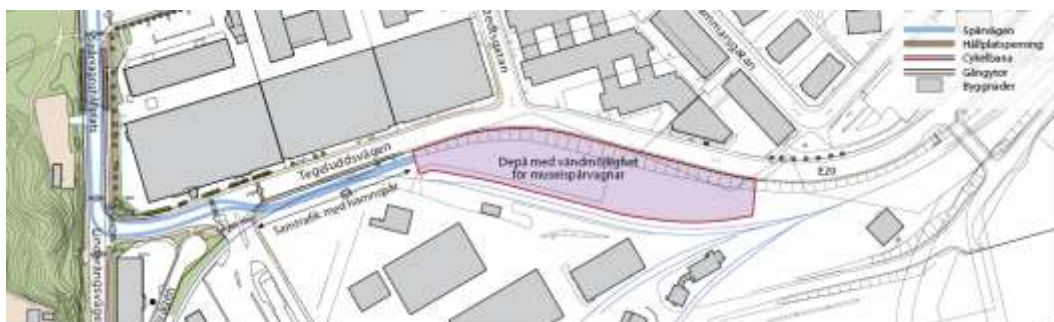
Nedanstående skissförslag visar i stora drag projektets utformning. Exploateringsens innehåll och utformning kommer att prövas i sedvanlig ordning i detaljplaneprocessen.

Förslaget innebär att en spårdepå om 24 vagnar byggs på markområdet nedanför och öster om Tegeluddsvägen och väster om hamnspåret.



Principiell utformning av spårdepå, busstop och vägar.

Spårvagnsspåret planeras att komma i gatumark via Strandvägen, Lindarängsvägen och Tegelluddsvägen, för att vid frihamnsinfarten gå över till egen bana sista biten till depån. Planeringen för spårdragningen för spårvagnslinjen sker via den spårplan som utförs av SL, Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret.



Spårdragning från Lindarängsvägen mot depå i Frihamnen (här redovisad med tidigare planerad 16 vagnars kapacitet).

För området norr om spårdepån diskuteras en spårdragning i strukturskissens huvudaxel, i nuvarande Södra Hamnvägen och bangården östra, därefter genom kv. Valparaiso och Energihamnen för att i Ropsten ansluta till tunnelbana, Lidingöbana och en eventuell spårvagn genom Norra Djurgårdsstaden i Hjorthagen.

Förslaget innebär att hamnspåret mellan Värtabanan respektive Containerhamnen och Loudden måste flyttas österut för att ge plats åt depån. En eventuell nedläggning av hamnspåret inom området kan troligen inte komma till stånd innan containerhamnen är helt utflyttad till Norviksudden i Nynäshamn mm, vars tidplan inte kan matchas mot utbyggnaden av depån. Delar av trafiken mot depån kommer att under en period använda hamnspåret varför ett nära samarbete mellan depåprojektet och Stockholms hamn och dess verksamhetsutövare är en förutsättning för att lyckas med samnyttjande. Även andra spår inom Frihamnen berörs av spårdepån, bland annat spåret mot Banankompaniet.

En tänkbar konsekvens av ett av alternativen för nuvarande utformning av depån är att två av hamnens byggnader berörs, en truckverkstad och det gamla tullhuset. Förslaget bör revideras för att minimeras påverkan på hamnen och dess verksamheter.

Avsiktsförklaringen innehåller att depån kan komma att placeras under jord och dimensioneras för att klara framtida överbyggnadsmöjligheter. I nuläget finns ingen konkret plan på hur en sådan överbyggnad skall se ut eller någon tilltänkt byggherre. Detaljplanearbetet för depån bör innehålla plan för överbyggnad för kontor enligt strukturskissen. Då depån överbyggs måste en breddning av Tegeluddsvägen ske för att tillskapa ett tillräckligt brett gaturum för entréer och trafik mm. Överbyggnad av depån kan enligt nuvarande förslag troligen inte ske förrän hamnspåret är avvecklat.

Breddningen av Tegeluddsvägen kan i sin helhet inte utföras förrän den tillfälliga bussdepån är avvecklad, eftersom sektionen vid bussdepån är alltför begränsad. Den tillfälliga bussdepån skall därefter kunna ersättas med permanent läge enligt tidigare avtal mellan staden och SL.

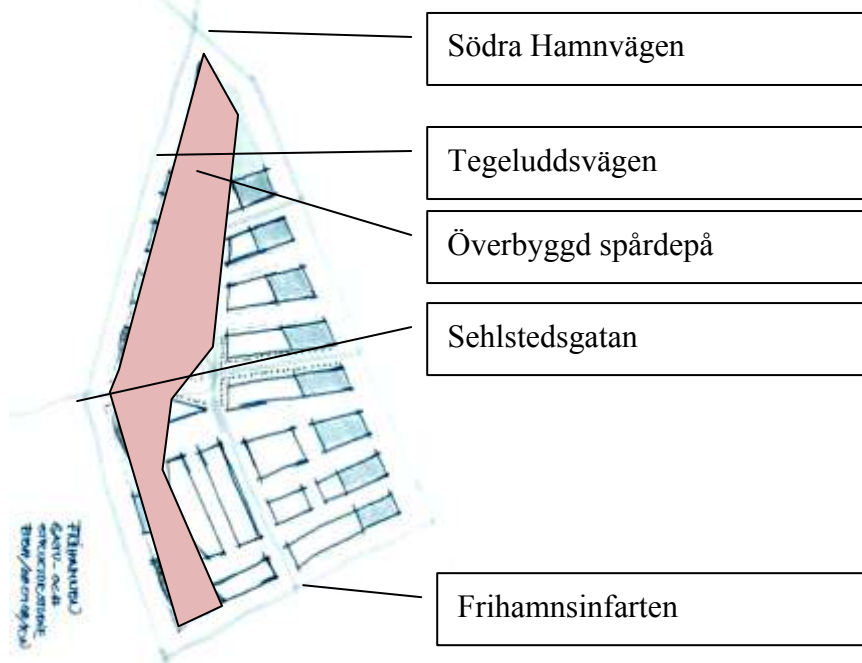
Överbyggnaden måste anpassas till den trafik av farligt gods som förekommer på Tegeluddsvägen (lastbil).

Spårvagnsdepån ligger i angränsning till ett område som planeras för tillfällig bussdepå, enligt avtal mellan staden och SL. De två depåerna får stor påverkan på upplevelsen av området. Såväl spårvagnsdepån som bussdepån tenderar att växa i markbehov vartefter planeringen fortskrider. Kontoret ser att SL måste bättre samordna de två depåerna och arbeta för att minimera markåtgången.

Kontoret menar att etablering av spårdepå och ett skifte från buss till spårtrafik i staden borde ge mindre behov av utrymme för bussdepå. Spårdepån inklusive tillfartsspår har nu en utbredning om minst ca 400 meter inom en planerad stadsstruktur, varför stor möda i projektet måste läggas på att minimera intrånget.

Kraven på maxlutning, vänd- och svängradier för bussar och spårvagnar jämte stickspår och elmatning mm går nätt och jämt ihop med stadens strukturskiss med

kvarters- och gatustruktur.



Skiss, i linje med stadens strukturplan, redovisande en tänkbar utformning av kvarter ovanpå spårdepån i Frihamnen.

Kontoret anser att SL:s förslag måste vidareutvecklas för att inte senare utgöra ett hinder för den fortsatta stadsutvecklingen i Värtahamnen- Frihamnen.

Påverkan på reservat för östlig förbindelse måste utredas närmre tillsammans med Vägverket och trafikkontoret.

Förslag till markanvisning

Markanvisning sker enligt de principer som exploateringsnämnden angivit i sitt beslut om stadens markanvisningspolicy. Markanvisningen gäller under två år från exploateringsnämndens beslut. Kontoret föreslå att nämnden ger kontoret i uppdrag att teckna markanvisningsavtal med SL bland annat innehållande villkor avseende:

- geografiskt fastställd yta
- fastställda höjdangivelser för bla överbyggnader och golvplan
- riskanalys redovisande att huset kan överbyggas med exempelvis kontor
- redovisning av vilka eventuella merkostnader för exploateringen som kan belasta staden



Kontoret förutsätter att SL står för spårdepåns eventuella anpassningskrav för den tillfälliga bussdepån.

Konsekvenser

-Ekonomi

De stora osäkerheterna enligt ovan och de många anpassningarna som måste göras av depåförslaget kombinerat med den korta tidplanen har gjort att någon relevant kostnadsuppfattning för stadens åtgärder i nuläget inte finns framme. Kontoret avser att i samband med inriktningsbeslutet som enligt avsiktsförklaringen är planerad till november 2008, inkomma med kalkyl för depån.

Enligt avsiktsförklaringen skall staden överlåta/upplåta marken för depån till för ändamålet marknadsmässig nivå. Anläggningen kan komma att utgöra en en tredimensionell fastighet där staden äger fastigheten ovanför depån.

Kontoret bedömer att exploateringen är acceptabel för staden. All ekonomisk risk avseende byggherrens del av projekteringen åvilar Bolaget. Även staden har risk för förgävesprojektering, vilken vi själva står för.

-Tidig miljöbedömning

Kontoret har gjort en tidig miljöbedömning enligt den metod som marknämnden antagit och godkänt. De miljökonsekvenser som bör utredas vidare vid planering av bebyggelsen är eventuell förekomst av markföroreningar, hydrologi, buller och eventuell påverkan på kulturhistoriskt intressanta byggnader i hamnen. Vidare måste frågan om skyddsavstånd för de transporter med farligt gods som trafikerar Tegeluddsvägen särskilt studeras i det fortsatta arbetet.

Kontorets bedömning är att bebyggelsen inte medför någon påverkan på rekreation, landskapsvärden, ekologi/naturmiljö eller fornlämningar.

-Kompensation för ianspråktagen grönyta

Området utgör ingen grönyta varför någon kompensation inte är aktuell. Vid breddning av Tegeluddsvägen öster om föreslagen depå kan plantering av gatuträd bli aktuellt.

- Tillgänglighet

Förslaget är inte studerat ur tillgänglighetssynpunkt. Staden ser dock inga svårigheter i nuläget att anpassa spårdepån och dess närmiljö ur tillgänglighetssynpunkt, varken för de som arbetar vid depån och de som vistas i området.



-Måluppfyllelse

Projektet överensstämmer med uppdragen i stadens budget att framkomligheten i regionen skall öka.

-Näringsliv och jobb i regionen

Kontoret bedömer att projektet har en positiv påverkan på näringslivet i regionen, dels genom de arbetstillfällen som skapas under utbyggnadstiden, dels genom att göra stadsutvecklingsområdet mer attraktivt för etablering av bostäder och arbetsplatser.

Att området för masshantering bebyggs är negativt för stadens arbete med gatuunderhåll på rationellt sätt. På grund av stadsutvecklingsplanerna hade masshanteringen inom Frihamnen hade oavsett depån inte kunnat fortgå långsiktigt. Funktionen bör ersättas på annan plats vilket kontoret avser utreda tillsammans med Trafikkontoret, men kontoret kan redan nu konstatera att detta är en svår uppgift att lösa då funktionen bör ligga centralt och till en låg kostnad.

-Påverkan på barn

Kontoret bedömer att markanvisningen inte ger någon påverkan på barn. Området utgör ingen miljö i nuläget för barn att vistas i.

Genomförande och tidplan

Tidplanen för Tvärbana City siktar på en driftstart för första etappen redan maj 2011, vilket betyder att planläggning och byggande av depån är kritisk.

Enligt avsiktsförklaringen ansvarar SL för förstudier och utbyggnad av spårssystem och genom upphandlande av entreprenörer, för drift och underhåll av anläggningarna liksom för trafikdriften. SL ansvarar för de förstärkningsåtgärder som behövs för allmän plats.

Depå-projektet har en preliminär och översiktlig tidplan. Kontoret bedömer att arbetet med detaljplanen kommer att pågå i ca 1,5 - 2 år. Mot bakgrund av detta planerar SL sin byggstart till år 2010 med en produktionstid om ca 1,5 år.

Kontoret avser avge ett kontorssvar till SL rörande förstudien för spårdragningen. Inriktningsbeslutet för Tvärbana City skall enligt avsiktsförklaringen tecknas senast november 2008 vilket kommer att behandlas i exploateringsnämnden och i trafik- och renhållningsnämnden. Ärendet kommer att innehålla markanvisningsavtal och kalkyl och konsekvensutredning för depån.

Kontoret kommer aktivt arbeta för att lösa depåfrågan, men ser svårigheter i den forcerade tidplanen för utbyggnaden av depån och de många ställningstaganden som måste tas i samband med planeringen av denna.

Samråd och information till andra förvaltningar

Kontoret har diskuterat utbyggnadsförslaget med stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, stadsdelsförvaltningen och Stockholms hamnar AB. Stadsdelsförvaltningen anser att det är positivt med spårvagnsförbindelse, allra helst om den kan få även en sträckning till Ropsten. De förutsätter att spår och depå anpassas till eventuellt kommande bussdepå och ny infrastruktur. De efterfrågar system för lokalt omhändertagande av dagvatten och gröna tak för att kompensera för att andelen hårdgjord yta i hamnområdet ökar och att dagvattenavrinningen ökas till Värtan.

Den stora påverkan projektet innebär för Stockholms Hamn och dess verksamheter, byggnader, spår och markanvändning mm gör att ett nära samarbete med dem är ytterst viktigt.

I det fortsatta arbetet behövs ett tidigt ställningstagande att spårdepån går att kombinera med avfarter från en kommande Östlig Förbindelse. Kontoret bör tillsammans med trafikkontoret påbörja utredningar i samarbete med Vägverket för att säkerställa att depån inte förhindrar en framtida utbyggnad av förbindelsen och en trafikplats i Frihamnen.

Planbeställning

Den av kontoret föreslagna exploateringen ställer krav på en ny detaljplan. Kontoret vill därför ha exploateringsnämndens uppdrag att beställa en ny detaljplan.

Kontorets synpunkter och förslag

Kontoret anser att depå och särskilt spårväg är ett positivt tillskott i stadsutvecklingsområdet. Det medför att Frihamnen och Värtahamnen kommer att kunna få en önskad kollektivtrafikförsörjning med spår till ett flertal befintliga och blivande arbetsplatser, kontor och färjeterminaler, och utgöra ett led i att knyta ihop spårväg mot t-bana och Lidingöbana i Ropsten. Kontoret föreslår att nämnden ger kontoret i uppdrag att tillsammans med trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret påbörja mer detaljerade studier kring kollektivtrafikförsörjningen av stadsutvecklingsområdet. Detta skall ske i nära samarbete med SL, Stockholms Hamn och Lidingö Stad.



Kontoret ser svårigheter i den forcerade tidplanen för utbyggnaden av depån och de många ställningstaganden som måste tas i samband med planeringen av denna. Kontoret poängterar samordning mellan den planerade tillfälliga bussdepån och spårdepån måste göras av SL.

Det är negativt att ett läge för kontorsexploatering tas i anspråk, i form av minskad flexibilitet, men genom att förbereda för överbyggnad så kan förlusten för staden i viss mån kompenseras. Kontoret föreslår att nämnden ger kontoret i uppdrag att genom anbudsförfarande markanvisa den byggrätt för kontor etc. som kan byggas ovanpå den överdäckade spårdepån.

Depån bör förläggas så lågt ner som möjligt för att Sehlstedsgatan skall kunna förlängas mot Frihamnen, över stickspår, enligt stadens strukturskiss. I sitt enklaste utförande kan detta göras endast som en trappgränd ovanpå depån. Stickspårens nedfart från Tegeluddsvägen utgör en sektion som är svårt att vettigt överbygga. Depåplacering måste anpassas mot hamnspåret och hamnens verksamheter.

Kontoret föreslår att nämnden ger kontoret i uppdrag att i samarbete med SL och trafikkontoret hitta en ersättningsplats för den masshantering som idag bedrivs på området.

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoret att exploateringsnämnden ger kontoret i uppdrag att träffa markanvisningsavtal.

Slut

