

Handläggare: Ann-Christine Johansson 2003-09-15
Region Innerstad, Markbyrån, Tel: 508 262 07
Annchristine.johansson@gfk.stockholm.se
Tomas Victorin,
Region ytterstad, Markbyrån, Tel: 508 262 07 Till
tomas.victorin@gfk.stockholm.se Gat- och fastighetsnämnden

Samarbetsavtal med AB Storstockholms Lokaltrafik om exploatering och kollektivtrafikdepåer i Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gat- och fastighetsnämnden godkänner bilagt förslag till samarbetsavtal
2. Gat- och fastighetsnämnden ger kontoret i uppdrag att beställa detaljplan för dels område vid Majrovägen i Gubbängen och för dels område kring Hornsbergsdepån av stadsbyggnadskontoret.
3. Gat- och fastighetsnämnden anvisar del av fastigheten Gubbängen 1:1 samt fastigheten Domnarvet 5 till SL för bussdepåer och ger kontoret i uppdrag att träffa markanvisningsavtal härför.
4. Gat- och fastighetsnämnden godkänner i övrigt denna redovisning

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Solveig Svedgård

SAMMANFATTNING

Kontoret och SL har träffat ett villkorligt avtal om utbyggnad av bussdepåer och om att bygga bostäder ovanpå dessa m m. Förslaget innebär att parterna ska försöka bygga över bussdepåerna i kv Persikan på Södermalm och kv Kristinebergs slott och spårvagnsdepån i kv Akka i Alvik med sammanlagt ca 2.000 lgh och uppemot 1.000 arbetsplatser. Nya bussdepåer vid Majrovägen i Gubbängen och fastigheten Domnarvet 5 i Lunda samt en tillfällig bussdepå vid Blåsut föreslås också. Förslaget ger ett stort och viktigt bostadstillskott, och busstrafikens depåbehov löses för överskådlig tid.

De ekonomiska konsekvenserna är i dag inte möjliga att i detalj överblicka. För SLs del ger nya bostäder på Kungsholmen en intäkt som kan bidra till finansieringen av de dyra depåanläggningarna. Överbyggnad för bostäder är dyrbart. Utfallet beror på omfattning, upplåtelseform m m. Avtalet ger en god grund för fortsatt arbete och kontoret föreslår att det godkänns.

UTLÅTANDE

Bakgrund

År 2001 utredde SL framtida bussdepåstruktur i regionen. Av utredningen framgår att antalet resande under maxtimmen fram till 2015 antas öka med 7-9 %. För att klara det bedöms enligt SL nära 20%, eller drygt 300, fler bussar för kollektivtrafiken år 2015. SL:s befintliga bussdepåer idag klarar enligt SL inte en så stor volymökning. Miljö- eller trängselavgifter kommer att ge ytterligare påfrestningar på de allt mer överutnyttjade depåerna.

I innerstaden finns två depåer, *Hornsbergsdepån* på Kungsholmen och *Söderhallen* på Södermalm. Enligt SL:s utredning är de ur trafiksynpunkt idealiskt lokaliserade. De bedöms även i framtiden vara viktiga för busstrafiken. Söderhallen och också delvis Hornsbergsdepån är föråldrade och behöver effektiviseras och utvecklas.

Att öka bostadsbyggandet är ett av huvudmålen för gatu- och fastighetskontoret. Bristen på mark för att överbyggnad av infrastrukturanläggningar blir allt viktigare. Samarbetet mellan SL och kontoret inriktar sig därför på att åstadkomma såväl en god lösning för depåfunktionerna som påtagliga bostadstillskott.

Hamnverksamheten i Norra Hammarbyhamnen på Södermalm har avvecklats och ersatts med bostadsbebyggelse under 1990-talet. Söderhallen på fastigheten Persikan 5 har då blivit omgärdad av bostäder och utgör en barriär mellan närliggande bostadskvarter. Gatu- och fastighetskontoret har därför arbetat för att även kvarteret Persikan ska bebyggas med bostäder.

Hornsbergsdepån ligger på på fastigheterna Kristinebergs Slott 10 och 11. Även för Nordvästra Kungsholmen bedrivs stadsutvecklingsarbete och bostäder och kontor ska ersätta tidigare industri- och hamnverksamhet. Överbyggnad här är av största intresse. En ny detaljplan erfordras.

Brommadepån i Alvik är idag en kombinerad depå för spår- och busstrafik. Vid ytterligare utbyggnad av tvärbanan måste all bussverksamhet flytta till en annan depå för att ge plats åt fler spårvagnar i Brommadepån.

En ny bussdepå behövs vidare i den södra regionen pga allmän kapacitetsbrist i området och för att avlasta *Nybodadepån* som inte klarar nuvarande antal bussar vad gäller logistik och teknik.

SL ser som nämnts de båda innerstadsdepåerna som optimala vad gäller strategisk placering. Därför arbetar kontoret tillsammans med SL utifrån förutsättningen att de rivs och ersätts med moderna bussdepåer som överdäckas med huvudsakligen bostäder. För båda projekten tas skissutredningar fram med parallella uppdrag.

I dagens situation med kapacitetsbrist är verksamheten känslig för driftstörningar. Exploatering av de båda innerstadsdepåerna kan därför inte ske samtidigt. Befintliga depåfunktioner måste evakueras under respektive ombyggnadstid. Därför pågår av SL en översyn av Hammarbyanläggningen på fastigheten Åstorp 2 som en evakueringsdepå för de båda innerstadsdepåerna. Idag används depån för spårfordon. Eventuellt skulle en ny bussdepå på fastigheten Åstorp 2 också kunna användas permanent som ett kapacitetstillskott när den inte behövs för evakuering av innerstadsbussarna.

Även för området vid Alvik/Brommadepån finns planer på utvecklingsarbete med överdäckningar även om arbetet ännu inte kommit igång. För fastigheterna Akka 4 och 11 har kontoret gatu- och fastighetsnämndens uppdrag att tillsammans med SL utveckla dessa. Kontoret avser efter årsskiftet (d v s sedan vägverket tagit ställning till de båda alternativen för västlig förbifartsförbindelse där det ena alternativet, den s k Ulvsundadiagonalen, berör detta område) utlägga parallella uppdrag till tre arkitektföretag avseende skisser till överdäckning av Akka 4. Förslagen ska också omfatta kv Spiselhällen, Ulvsundaplan m m. Kontoret har också i brev formellt meddelat SL att gällande tomträttsupplåtelse enligt äldre lagstiftning avseende Akka 4 inte kommer att förlängas. Stadens avsikt är att genomföra en s k horisontell fastighetsbildning och upplåta "markplanet" till SL.

Projektet

Gatu- och fastighetskontoret har tillsammans med stadsbyggnadskontoret inventerat tänkbara platser för nya bussdepåanläggningar. En optimal bussdepå enligt SL är på ca 25.000-30.000 m² och rymmer uppställning för 80-100 bussar, verkstadsutrymmen och parkering för personalen. Att finna så stora ytor som är lediga och lämpliga har varit svårt.

En ny bussterminal föreslår vid *Majrovägen* i Gubbängen (se ortofoto nedan). Området är enligt äldre plan idrottsområde och förvaltas av idrottsförvaltningen. Ny detaljplan erfordras. Här kommer också medel att erfordras dels för den planerade flyttningen hit av "IP Skogen" liksom nya lokaler för andra av idrottsförvaltningens verksamheter här när de mest lättbyggda delarna av idrottsområdet ianspråkats för annat ändamål.

Som ersättning för bussdepån i Bromma/Alvik föreslås fastigheten *Domnarvet 5* i Lunda industriområde (se ortofoto nedan). Fastigheten är på 18.500 m² vilket innebär att SL måste göra en bussdepå i delvis två plan för att få in de funktioner som önskas. Fastigheten har tidigare varit tänkt för evakuering av verksamhet från Storängsbotten. Gällande plan medger industriverksamhet vilket betyder att bygglov kan ges på gällande plan. Kontoret föreslår att fastigheten överläts via försäljning till SL.

För *Åstorp* vid Blåsut är bostadsbyggande aktuellt. Genom markbyte skapas ytterligare möjligheter härtill liksom underlag för utbyggnad av en tillfällig bussdepå.

Samarbetsavtalet

Gatu- och fastighetskontoret och SL har förhandlat fram ett förslag till samarbetsavtal, som biläggs. I avtalet och dess bilaga redovisas bakgrund och avsikt med avtalet. Parterna uttrycker sin önskan att gemensamt verka för att frågorna gemensamt kan lösas. Ansvar för arbetsuppgifter fördelas ganska detaljerat. Till avtalet bifogas en genomförande- och tidplan som visar ordningen för projektens genomförande.

Samarbetsavtalet ska behandlas i SL:s styrelse den 30 september, samma dag som gatu- och fastighetsnämnden behandlar detta utlåtande.

Ekonomi

De här aktuella projekten avser betydande värden och är förenade med höga kostnader. Att bygga en fullständig bussdepå med verkstäder, uppställnings-

ytterligare mark är mycket kostsamt. Överbyggnader för bostadsändamål är också dyra. Det är svårt att förutse det ekonomiska resultatet, som ju bl.a. beror av bebyggelsens omfattning, upplåtelseform m.m. För SL:s del är nya byggrätter inom det av bolaget ägda depåområdet på Västra Kungsholmen viktigt för genomförandet av projektet.

Kontoret bedömer att möjligheterna till betydande bostadstillskott – tillsammans kanske 2.000 lgh och uppemot 1.000 arbetsplatser - på de tre projekten Akka, Persikan och Kristinebergs slott genom överdäckningar är så goda att man bör söka genomföra projekten. För alla tre projekten gäller också att de möjliggör bättre integration av kringliggande områden och minskar barriäreffekter.

Separata *överenskommelser om exploatering* ska träffas för varje enskilt objekt och kommer att redovisas separat i gatu- och fastighetsnämnden.

Kontorets förslag/synpunkter

Kontorets och SL:s ambition med samarbetsavtalet är att se till helheten vad gäller busskollektivtrafiken inom Stockholm Stad och samtidigt få till stånd bostadsexploateringar.

Staden måste ta sitt ansvar för att busstrafiken fungerar, och depåer är nödvändiga delar av ett fungerande kollektivtrafiksystem. Den föreslagna uppbyggnaden ger en robust lösning för lång tid framöver. Att anvisa ytterligare mark för ändamålet i Stockholm torde också bli allt svårare framgent.

Överenskommelsen ger också möjlighet att skapa ett betydande bostadstillskott. Vi får förutsättningar att läka sår i stadsdelar där bussdepåerna utgör tråkiga inslag i stadsbilden.

Ett kommunalt ägande med tomträttsupplåtelse av SL:s bussterminaler är inte särskilt intressant och avkastningen rätt låg. Kontoret anser att SL i första hand bör äga sin mark, särskilt de horisontella fastigheterna i markplanet efter det att den nya lagstiftningen om tredimensionell fastighetsbildning trätt i kraft.

Avtalet ger en viktig och nödvändig grund för det fortsatta arbetet i alla de berörda projekten. Flera frågor återstår att lösa – inte minst avseende ersättningar mellan parterna - men avtalet ger en stark utgångspunkt därvidlag.

SLUT



Majrovägen i Gubbängen
Domnarvet 5 i Lunda

