

Datum
2010-02-25

Identitet

Dokumenttyp

Handläggare
Ulf Brandt
08 – 686 3821

Styrelsen

Genomförandebeslut avseende framtagandet av detaljplan för en ny tunnelbanedepå i Norsborg

Bakgrund

AB Storstockholms Lokaltrafik planerar att ett nytt signalsystem på röda linjen ska vara installerat runt år 2013- 2014 vilket kommer att medge utökad tunnelbanetrafik. För att medge denna trafikutökning förutsätts att inga äldre så kallade Cx- vagnar längre trafikeras på den röda linjen. Beslut om att anskaffa nya vagnar (C30) har tagits av SLs styrelse. De första av de nya vagnarna som levereras kommer att ersätta Cx- vagnar. För detta behövs både anpassningar i Nybodadepån genomföras och en ny depå etableras, lämpligen till Norsborg.

Behovsanalys

Att tillhandahålla verkstadsplatser för fordonsanskaffningen kortsiktigt har studerats på de depåplatser som SL innehar idag. Att bygga en första C30- arbetsplats på annan plats än i Nybodadepån är inte lämpligt då igångsättningen av nya vagnar med nytt signalsystem sker på röd linje.

Att på längre sikt genomföra genomgripande ombyggnad av Nybodadepån innebär att en ny anläggning på annan plats för den befintliga buss- verksamheten på depån måste byggas. Flera däcklösningar som är kostsamma och med genomförandeskeden som orsakar trafikstörningar på befintlig buss- och tunnelbanedrift har studerats. Nybodadepåns utfartsspår till röda linjen har inte tillräcklig kapacitet och sådana begränsningar i effektivitet att någon större utbyggnad inte är lämplig.

Utskrotningen av Cx- fordon avses ske i samma takt som ny anskaffning av C30- fordon. Befintliga depåer medger ingen utökning och vid den trafikutökning som medges med det nya signalsystemet 2013- 2014, bedöms ett nytt depåläge behövas.

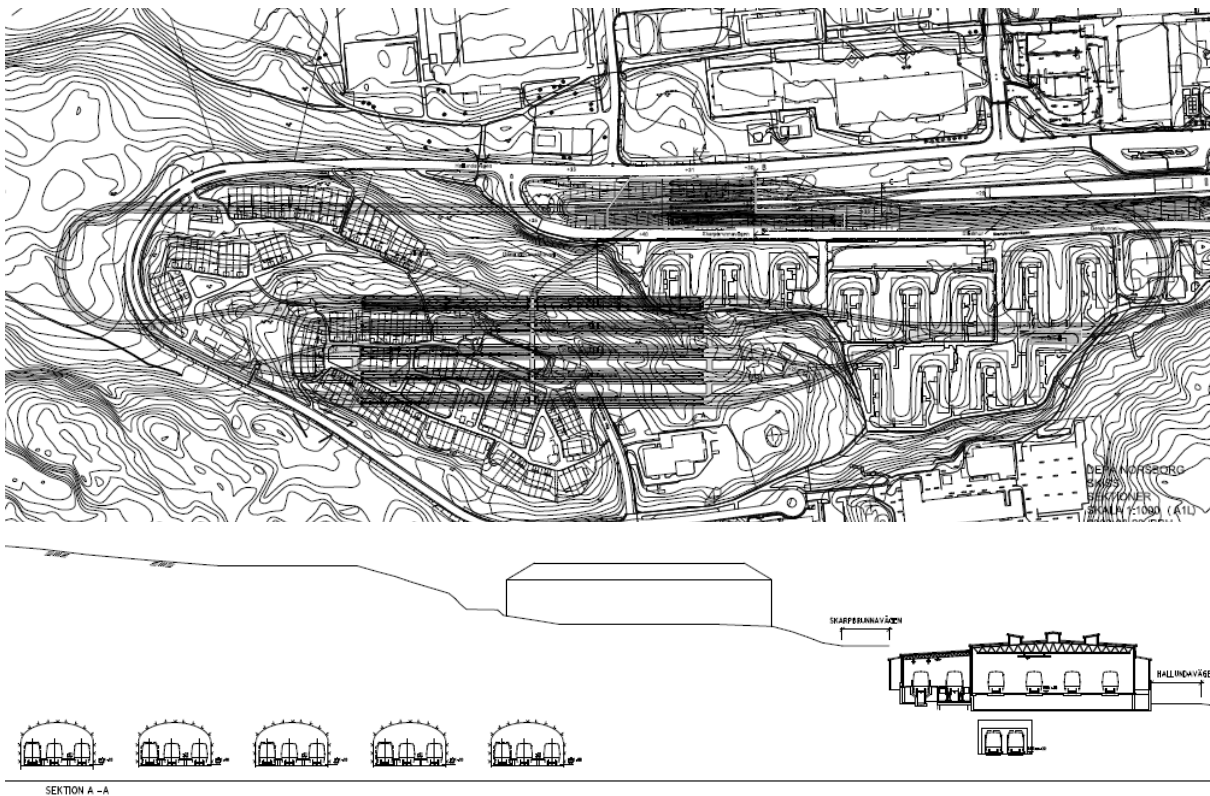
Studier för ett nytt depåläge i Norsborg har inletts under 2009 och syftar till att uppfylla SLs mål om punktlighet genom säkerställande av utsättning av tunnelbanetågen i trafik och erforderliga infrastrukturresurser för uppställning och underhåll finns tillgängliga. SLs behov är att kunna ta delar av anläggningen i drift i mitten av 2013, då de nya tågen börjar levereras.

Datum

Identitet

Omfattning och tidplan

Detta ärende omfattar endast framtagande av detaljplan för en ny tunnelbanedepå i Norsborg. Förutsättningarna är att depån ska rymma fyra vagnhallar som utgörs av fyra parallella tunnlar med plats för tre parallella spår i respektive tunnel. Anläggningen dimensioneras för en möjlig utbyggnad för ytterligare ett tunnelrör. I tunnelarna skapas plats för uppställning av 24 st 72-meters fordon. I anslutning till östra påfarten skall en tvätt förläggas. Verkstad och serviceutrymmen, som kommer att innehålla fyra reparationsplatser, ett servicespår, ett svarvspår samt kontor, personalutrymmen och övriga tekniska utrymmen, kommer att förläggas utanför bergrummen, i tunnelbanans förlängning efter T- station Norsborg utmed Hallundavägen. Depån avses försörjas med värme från fjärrvärme.



Figur 1. Planritning och sektion (A-A) över depåläget i Norsborg.

Datum

Identitet

Kostnad och finansiering (ekonomisk kalkyl)

En kostnadsberäkning på tidiga handlingar (i princip ovan visade planritning och sektion samt ett pm för berg) uppskattar en total kostnad för hela depån till ca 1 500 Mkr.

I fastighetsavdelningens investeringsbudget 2010-2015 togs 800 Mkr inom objekt 20713 upp för finansiering av en normal depå samt 20 Mkr för anpassningar i Nybodadepån. Mark för depåverksamhet längs röda linjen är svårfunnen, varför endast en bergrumsdepå i Norsborg är aktuell. Budgettillskott om 700 Mkr krävs därför.

Risker (störningar) under genomförandet

Anläggandet av depån är beroende av framtida samhällspolitiska beslut, såsom t ex plan- miljö- och tillståndsprocess.

Vid utsprängning av tunnlar och öppet schakt kan konventionell bergschaktning med borrar/sprängning tillämpas. Berganläggningarna är förlagda i närheten av befintliga byggnader vilket innebär att sprängningsarbetena kommer att få begränsande gränsvärden för vibrationer och buller från stomljud. Det medför att bergschaktning måste utföras som försiktig sprängning där anpassning till vibrationsgränsvärden krävs. Fortsatt arbete med miljökonsekvensbeskrivning och riskanalys genomförs under detaljplaneskedet vilket kommer att belysa kostnader för framtida risker.

Planerade upphandlingar

De upphandlingar som planeras inom föremålet för beslut är för detaljplan för depåområdet. Detta innebär beställning av detaljplan av kommunen och därvid nödvändiga konsulttjänster för tillhandahållande av ritningar och handlingar t ex arkitekt, konstruktör, geo, mark, el, vvs, miljö mm. Denna del uppskattas till ca 6 Mkr.



Datum

Identitet

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta att uppdra åt verkställande direktören

- att genomföra projektet avseende en ny detaljplan för en tunnelbanedepå i Norsborg,
- att återkomma med nytt genomförandebeslut när omfattningen av det totala genomförandet är mer känt, samt
- att inarbeta erforderligt budgetutrymme i kommande budgetarbete.

Göran Gunnarsson
Verkställande direktör

Ulf Brandt
Enhetschef

Bilaga

Ramavtal för detaljplan Botkyrka kommun – AB SL

AB Storstockholms Lokaltrafik har gjort en framställan till Botkyrka kommun om att anlägga en tunnelbanedepå i berget under Eriksbergsåsen. Med anledning av detta har AB Storstockholms Lokaltrafik, organisationsnummer 556013-0683, nedan kallad SL och Botkyrka kommun genom kommunstyrelsen, organisationsnummer 212000-2882, nedan kallad kommunen denna dag träffat följande

RAMAVTAL

§ 1 Målsättning

Kommunen och SL har målsättningen att under avtalets giltighet pröva förutsättningarna att etablera en depå för tunnelbanevagnar inne i berget under Eriksbergsåsen. Depån kommer att möjliggöra ett nytt signalsystem och nya tunnelbanevagnar för röda linjen vilket medger en ökad turtäthet. Störningar för de boende i området kommer att minimeras och tillgänglighet och miljöer kring tunnelbanan kommer att förbättras. Berörda kommer att få kontinuerlig information om hur projektet framskrider.

§ 2 Syfte

Ramavtalet utgör en övergripande reglering av ansvar och kostnader vid framtagande av detaljplan. För att reglera ansvarsförhållandena vid genomförande av detaljplanen ska ett separat exploateringsavtal upprättas. Exploateringsavtalet ska baseras på vad som överenskommits mellan parterna i detta avtal.

§ 3 Omfattning

Geografiskt omfattar åtagandena i detta avtal huvudsakligen det markområde som inringas med blå och röd linje i bilaga 1, nedan kallat avtalsområdet.

Den geografiska omfattningen bestäms slutgiltigt vid planläggningen och upprättandet av exploateringsavtal. Huvuddelen av anläggningen förläggs under jord (blå markering). I norra delen av anläggningen planeras byggnader och anläggningar ovan jord (röd markering).

Det åvilar SL att föra förhandlingar om markåtkomst med övriga markägare inom avtalsområdet.

§ 4 Planläggning

SL och kommunen åtar sig att pröva utbyggnad av en tunnelbanedepå i berget under Eriksbergsåsen i en planprocess med följande villkor.

4.1. Kommunens åtagande

Kommunen tar fram grundkarta, fastighetsförteckning, detaljplan samt svarar för planens formella handläggning fram till antagande. Detta omfattar även bedömning av om planen medför betydande miljöpåverkan.

4.2. Motpartens åtagande

SL utför erforderliga utredningar som underlag för detaljplan och tar fram ett förslag till miljökonsekvensbeskrivning.

SL ersätter kommunen för faktiska nedlagda kostnader för planarbetet med bedömd maximal kostnad om 900 000 kronor. Debitering kan ske kontinuerligt och slutfaktura ska betalas senast 30 dagar efter det att detaljplanen vunnit laga kraft.

I det fall detaljplanen inte vinner lag kraft sker ersättning enligt § 8.

SL svarar för att hålla de omkringboende och andra berörda kontinuerligt informerade om hur projektet framskrider. SL svarar för att ta fram en kommunikationsplan i samråd med kommunen.

I samband med att depåanläggningen tas i drift kommer SL att ha rustat upp och modernisera tunnelbanestationerna i Hallunda och Norsborg. Målsättningen är att utveckla bland annat funktion, belysning och estetisk utformning för att skapa en attraktiv, trygg och tillgänglig miljö.

I samband med planprocessen görs en översyn av skälig grund för kommunens skötselåtaganden inom och i anslutning till SL:s tunnelbaneanläggningar.

SL ska vidare verka för ett nytt busstorg och utveckling av förbindelsen mellan Hallunda centrum och tunnelbanan (gröna gången), inom ramen för det programarbete som pågår. SL ska medverka till att pröva förutsättningarna för en förstärkt kollektivtrafik mellan Alby och Eriksberg samt Alby, Tumba och Tullinge.

4.3. Tillträde för utredningar

Parterna är införstådda med att SL är i behov av tillträde till kommunens obebyggda fastigheter inom avtalsområdet. Detta för att kunna genomföra vissa utredningar i syfte att närmare pröva förutsättningarna för tunnelbanedepån. Kommunen har för avsikt att – efter kommunfullmäktiges godkännande av detta avtal – ge SL tillträde till berörda fastigheter. Förutsättningen för detta är dock att SL återställer ianspråktagen mark samt att SL skriftligen begär kommunens godkännande av enskilda åtgärder senast två (2) veckor innan de påbörjas. Kommunen kan komma att meddela särskilda villkor för åtgärderna. För det fall kommunen inte har återkommit inom två (2) veckor från delfäende av SL:s begäran, skall kommunen anses ha godkänt SL:s framställan.

§ 5 Exploateringsavtal

Ett villkor för att kommunen ska anta detaljplanen för området är ett godkänt exploateringsavtal mellan kommunen och SL. Parterna är överens om att, förutom vad som är skrivet ovan, ska följande utgångspunkter ligga till grund för ett kommande exploateringsavtal. Kommunen svarar för upprättande av exploateringsavtal.

5.1. Markåtkomst

SL ersätter kommunen för åtkomst av kommunal mark och svarar för överenskommelser med andra berörda markägare. Tredimensionell fastighetsbildning för bergrummet ska prövas.

5.2. Utbyggnad av kvartersmark

SL svarar för och bekostar samtliga arbeten inom kvartersmark.

Särskild vikt ska läggas vid arkitektur av byggnadsdelar utanför bergrummet. Stor hänsyn ska tas till utblick från ovanliggande bostäder och möjligheten till så kallade gröna tak ska prövas. Materialval och energilösningar ska innebära miljöanpassat byggande. Negativ påverkan på miljö och hälsa ska vägas upp av kompensationsåtgärder.

5.3. Utbyggnad av allmänna anläggningar

Åtgärder och utbyggnad av allmänna anläggningar som orsakas av exploateringen utförs av kommunen på SL:s bekostnad.

Möjligheterna att ändra karaktären på Hallundavägen för att få ner hastigheter och frigöra utrymme för depåanläggningen och andra verksamheter ska prövas.

5.4. Fastighetsbildning

Kommunen ansöker i samverkan med SL om och SL bekostar den fastighetsbildning som krävs för genomförande av exploateringen.

5.5. Vattenskyddsåtgärder

Kommunens principer enligt gällande dagvattenstrategi med målsättningen lokalt omhändertagande så långt det är möjligt ska följas. Samordningsvinster med kommunala behov av utvecklad dagvattenrening ska eftersträvas. Särskilt höga krav gäller då anläggningen planeras inom Östra Mälarens vattenskyddsområde.

5.6. Föroreningar i mark

I det fall krav på eller behov av saneringsåtgärder uppkommer för kommunen till följd av exploateringen bekostar och ansvarar SL för saneringen.

5.7. Klimatåtgärder

Energiförsörjning ska ske så att miljöfördelar uppnås och en koldioxidneutral verksamhet ska eftersträvas.

5.8. Bulleråtgärder

SL ansvarar för och bekostar eventuella bullerskyddsåtgärder för planens genomförande.

5.9. Parkering

Parkering ska ske inom kvartersmark.

5.10. Byggskede

Konsekvenser för miljö och hälsa samt de omkringboendes bostadsmiljö ska minimeras.

SL ställer krav på de projektörer och entreprenörer som anlitas och följer upp att miljöpåverkan utreds och redovisas samt att åtgärdsplaner tas fram.

En lokal massbalans ska eftersträvas, det vill säga SL ska utreda möjligheterna till lokal avsättning för de bergmassor som sprängs ut för att minimera transporter.

§ 6 Tidplan

Arbetet ska bedrivas utan onödiga uppehåll. Projektet drivs med målet en antagen detaljplan senast under oktober 2011.

Exploateringsavtal ska godkännas av kommunfullmäktige innan detaljplanen kan antas.

§ 7 Kontaktpersoner

Kontaktpersoner i frågor som rör detta avtal är till dess annat meddelas för SL projektutvecklare Håkan Karlsson och för kommunen exploateringschef Anna Holm.

§ 8 Ansvar för nedlagda kostnader

SL bär ansvar och risk för nedlagda kostnader ifall exploateringen inte kommer till ett genomförande på grund av att detaljplan inte vinner laga kraft eller att andra förutsättningar för ett genomförande inte föreligger. SL ska i sådant fall ersätta kommunen för faktiska nedlagda kostnader enligt specifikation. I det fall kommunen avbryter planeringen står parterna för sina respektive nedlagda kostnader.

§ 9 Överlåtelse av avtal

Parterna får inte överlåta detta avtal utan motpartens skriftliga medgivande.

§ 10 Tvist

Tvist mellan parterna i anledning av detta avtal avgörs av allmän domstol.

§ 11 Giltighet

Detta avtal är giltigt under förutsättning att SL:s styrelse och kommunfullmäktige i Botkyrka kommun godkänner det senast 2010-07-01.

Avtalet gäller till och med 2014-12-31.

Detta avtal är upprättat i två likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Tumba den _____

Stockholm den _____

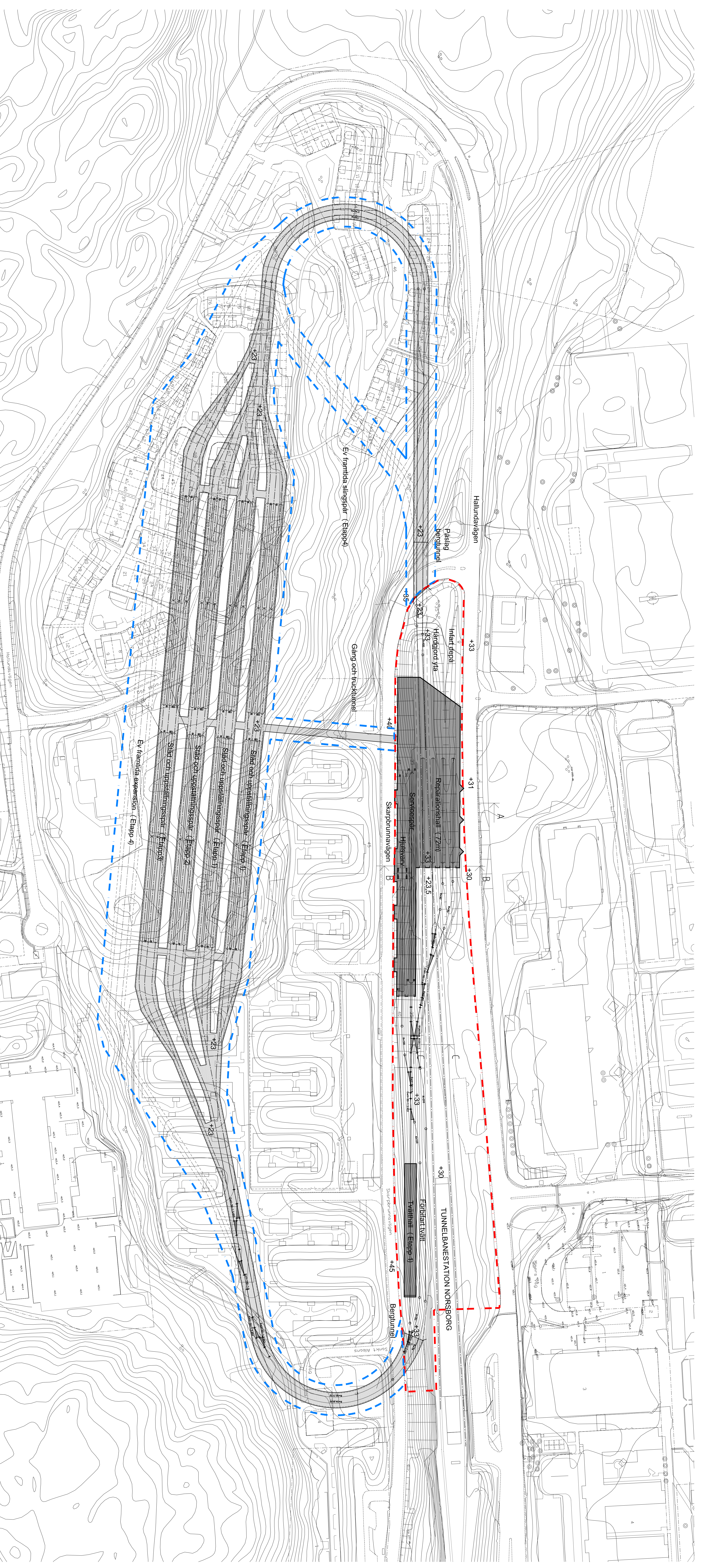
För Botkyrka kommun

För AB Storstockholms lokaltrafik

Anna Holm
Exploateringschef

Göran Gunnarsson
VD

Bilaga: Karta över avtalsområdet



0 10 20 40 60 80 100 METER
 ORIGINALSKALA 1:1000 FÖRMAAT A1

DEPÅ FÖR TUNNELBANA I NORRSBORG
 SITUATIONSPLAN
 GEOGRAFISK OMFATTNING
 SKALA 1:1000 (A1L)
 2010-02-16/BBH