Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-08-09

Ärende
SL 2016-0091

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 16 51
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2019-08-27, punkt 13

Utredningsbeslut Nockebybanans ersättning till Akka 4

Ärendebeskrivning

Ärendet avser utredningsbeslut för aktualitetsprövning av avtal om avflytt från Brommadepån inom fastigheten Akka 4. Utredningen omfattar även de närliggande kollektivtrafikanläggningar i Alvik som berörs av Stockholms stads stadsutvecklingsprojekt och projektberoenden kopplade till andra kollektivtrafikprojekt.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Rapport Behovsanalys avseende Alviksområdet och Brommadepån daterad 2019-05-08
- Bilaga 1 - Investeringskalkyl

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att inom ramen för 2019 års investeringsbudget med inriktningsnivåer för planåren 2020-2028 utredningsbeslut för Nockebybanans ersättning till Akka 4 till en investeringsutgift om 4 miljoner kronor inklusive index.

samt uppdra åt förvaltningschefen

att återkomma till trafiknämnden med redovisning och underlag för inriktningsbeslut.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Alvik är en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken där fyra färdsätt möts; tunnelbana, Tvärbanan, Nockebybanan och bussar. Stockholm stad (staden) har planer på att exploatera Alvik och överbygga en ny depå för Nockebybanans fordon med bostäder. Enligt avtal mellan SL och staden från 2009 samt tilläggsavtal ska SL vara avflyttade från den befintliga spårdepån på fastigheten Akka 4 (Brommadepån) innan 2021-12-31.

Trafikförvaltningen har genomfört en behovsanalys som visar att genomförande av avflytt och anläggande av ny depå i enlighet med avtalet inte är möjligt. För att hitta en bra lösning för både verksamheten i Brommadepån och stadsutvecklingen i Alvik på kort och lång sikt behöver utformningen av ny vagnhall för Nockebybanans fordon samt möjliga åtgärder på närliggande kollektivtrafikanläggningar utredas gemensamt med staden.

Bakgrund

Staden har länge haft planer på att exploatera Alvik. 2004 träffade Staden och SL ett samarbetsavtal för att utreda möjligheterna att överdäcka Brommadepån inom fastigheten Akka 4. 2009 träffade parterna avtal om avflyttning av depåverksamheten från fastigheten Akka 4. Avflyttningstiden har i omgångar flyttats fram då frågeställningar kring bland annat depåverksamheten och utformningen av den ovanliggande bebyggelsen som planeras återstår att lösas. Senaste avflyttningsdag är satt till 2021-12-31. Staden äger fastigheten Akka 4 och den har tidigare varit upplåten med tomträtt till SL. Tomträttsavtalet är numer uppsagt.

Under 2015-2016 bedrev Stockholm stad ett programarbete i syfte att exploatera Alvik. I detta gavs förslag på med påverkan på SL:s anläggningar, bl.a. uträtning av den så kallade gnisselkurvan på tunnelbanans gröna linje, ändrat läge på Nockebybanan och flytt av bussterminal. Syftet med förslagen var att möjliggöra ny exploatering och skapa en attraktiv stadsmiljö, samt förbättra trafiksituationen i området. Trafikförvaltningen deltog som granskande part i programarbetet. En utvärdering gjordes av stadens förslag under 2016 (SL 2016-0091-3). Stadens programarbete delades senare in i två

delar – östra och västra Alvik. Östra Alvik där Brommadepån, tunnelbanan och Nockebybanan ingår är för närvarande pausat. Programarbetet för Västra Alvik, med föreslagen flytt av bussterminalen, pågår alltjämt.

Överväganden och motivering

Trafikförvaltningen har genomfört en behovsanalys som visar att genomförande av avflytt och anläggande av ny depå i enlighet med avtalet inte är möjligt. Enligt avtal om avflytt från Akka 4 ska SL återbetala den tidigare erlagda ersättningen för flyttkostnader till Staden om avflytt inte sker innan 2021-12-31. Rivning, projektering och anläggande av ny depå tar minst 3 år vilket innebär att en avflyttning innan 2021-12-31 är inte realistiskt/genomförbart. Detta innebär att en omförhandling om förlängning av avtalet är nödvändigt.

För att hitta en bra lösning för både verksamheten i Brommadepån och stadsutvecklingen i Alvik på kort och lång sikt behöver utformningen av ny vagnhall för Nockebybanans fordon samt möjliga åtgärder på närliggande kollektivtrafikanläggningar utredas. Arbetet bör ske i nära samverkan mellan trafikförvaltningen och staden med en gemensam målbild som grund för arbetet.

Utifrån de behov och projektberoenden som identifierats i behovsanalysen (bilaga 1) är rekommendationen att ta utredningen omfattar följande frågor:

- Aktualitetsprövning av förslaget i befintligt avtal (se bilaga 1 punkt 3.1)
- Depåbehov för Tvärbanans fordon (se bilaga 1 punkt 3.2)
- Alternativ placering av spårvägsmuseets fordon (se bilaga 1 punkt 3.2)
- Alternativ placering av bussterminalen (se bilaga 1 punkt 3.3)
- Uträtning av tunnelbanans gröna linje (se bilaga 1 punkt 3.4)

I utredningsarbetet kommer olika handlingsalternativ identifieras och värderas avseende nyttor och kostnader. Ytterligare frågor kan bli aktuella i samband med att stadens programarbete för Västra Alvik återupptas.

Om föreslagna utredningar inte genomförs riskeras en depålösning som inte är aktualitetsprövad och inte uppfyller SLL:s uppsatta mål. Staden i sin tur riskerar få en lösning som inte stämmer överens med Stadens vision för platsen och få sämre förutsättningar för önskad exploatering i Alvik. Det finns även risk för stora kostnader om samordning inte sker med andra depåprojekt.

En förlängning av avtalet och ett beslut om utredning kan minska risken och skapa möjligheter för andra projekt:

- Möjliggör för en senareläggning av genomförandet av spårvagnsdepån i Rissne vilket minskar risker och onödiga kostnader i tunnelbanedepåprojektet i Rissne.
- Möjlig uppställningsplats för bussar om Tomtebodadepån inte blir klar i tid (beräknat till årsskiftet 2020/2021)
- Möjlig uppställningsplats för museiefordonen tillsvidare
- Möjligt strategiskt läge för depå på lång sikt (buss och spår)

Ekonomiska konsekvenser
Detta beslut omfattar utredningsbeslut om 4 miljoner kronor för objekt Nockebybanan ersättning till Akka 4. Bilagd behovsanalys har genomförts under 2018-2019 och utgör underlag för detta beslut. Utredningen finns upptagen i Trafiknämndens budget och innebär inga utökade utgifter utöver av Regionfullmäktige beslutad budget för 2019 med planår 2020-2028 (LS 2017-1455).

Utredningen omfattar förslag på lösningar till depåförsörjning som ombesörjer både stadens och SL:s behov. Lösningarna kan innebära utveckling av befintlig depå eller en ny depå på annan plats vilket kan påverka den totala utgiften för depåförsörjningen.

Totalutgiften för Nockebybanans ersättning till Akka 4 är budgeterad till 475 miljoner i beslutad budget 2019 med planår 2020-2028 (LS 2017-1455). Trafikförvaltningen avser återkomma med underlag för inriktningsbeslut och kalkylerad totalutgift efter genomförd utredning.

<u>Kostnader</u>
För närvarande kostar nyttjanderätten för Akka 4 2,1 miljoner kronor per år. Nyttjanderättskostnaden kan komma att ändras i samband med förlängning av avtalet.

Nyttor och kostnader för olika handlingsalternativ identifieras och värderas i samband med det föreslagna utredningsarbetet. Alternativkostnader behöver studeras och redovisas. Förslag till åtgärder föranleds av inriktningsbeslut.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-08-09

Ärende
SL 2016-0091

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Riskbedömning
En förutsättning för fortsatt utredningsarbete är att staden accepterar en förlängning av avtalet. Om inte staden accepterar en förlängning av avtalet för vidare utredningar blir SL enligt avtalet återbetalningsskyldig den tidigare erlagda ersättningen för avflyttningen vid avtalets utgång och kommer därefter stå avtalslösa.

Konsekvenser för miljön
Utredningarna behöver ta hänsyn till vilka miljökonsekvenser olika handlingsalternativ kan medföra i form av exempelvis buller från trafik- och depåverksamhet.

Sociala konsekvenser
Utredningsarbetet kan möjliggöra en förbättrad relation med staden.

Sara Catoni
Tf förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

2. Information

Program (namn)	Program Spårdepåer II
Program (nummer)	30024
Huvudprojekt (namn)	Nockebybanan ersättning till Akka 4
Huvudprojekt (nummer)	10357
Projekt (namn)	Nockebybanan ersättning till Akka 4
Projekt (nummer)	501413
Ärendenummer för beslut - Utredning	SL 2016-0091
Ärendenummer för beslut - Planering	
Ärendenummer för beslut - Genomföran	

Observera att vid initiering av ett beslutat projekt så ska den för detta avsedda projektregistreringsblanketten användas. Denna blankett hittas som mall bland trafikförvaltningens Excel-mallar i menyn ovan.

För instruktioner kring användandet av kalkylmallen hänvisas till dokumentet "Instruktion för kalkyl inför investeringsbeslut", Ekonomihandboken alternativt kontakta handläggaren enligt kontaktuppgifter ovan.

Länk till instruktion: **Ekonomihandboken**

3. Utredning (Fas 10)

Program: Program Spårdepåer II
Huvudprojekt: Nockebybanan ersättning till Akka 4
Projekt: Nockebybanan ersättning till Akka 4
Ärendenr: SL 2016-0091

Kalkylår	2019

Investeringar exkl. index (tkr)	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**Totalt**
Utredning	300	1 456	2 074								3 830
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**300**	**1 456**	**2 074**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3 830**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total investeringar inkl. index	**300**	**1 500**	**2 200**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4 000**

Kostnader exkl. index (tkr)	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**Totalt**
[Kostnadspost]											0
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Total beslut inkl. index	**300**	**1 500**	**2 200**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4 000**

Kalkyl utförd av: Kajsa Göransson

Kommentarer

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Sammanfattning

Alla belopp i tusen kronor

Program	Program Spårdepåer II
Huvudprojekt	Nockebybanan ersättning till Akka 4
Projekt	Nockebybanan ersättning till Akka 4

Fas 10 - Utredning

Beslut

Kalkylår	2019
Investeringar	4 000
Kostnader	0
Utredningsbeslut	**4 000**

Nominella värden

Kalkyl utförd av: Kajsa Göransson

Tidigare beslut

Investeringar	
Kostnader	
Totala utgifter	**0**

Nominella värden

Utfall

Investeringar	
Kostnader	
Totala utgifter	**0**

Nominella värden

Totalt alla faser

Beslut

Utredning	4 000
Planering	0
Genomförande	0
Total utgift	**4 000**

Nominella värden

Tidigare beslut

Utredning	0
Planering	0
Genomförande	0
Total utgift	**0**

Nominella värden

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RAPPORT
2019-05-08
Version

Ärende/Dok. id.
SL 2016-0091

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Kajsa Göransson
08 - 686 14 65
kajsa.goransson@sll.se

Behovsanalys avseende Alviksområdet och Brommadepån

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RAPPORT
2019-05-08
Version

Ärende/Dok. id.
SL 2016-0091

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

Sammanfattning....3
1 Syfte med behovsanalysen....4
2 Bakgrund och förutsättningar....4
2.1 Stockholm stads programarbete....5
2.2 Gällande avtal mellan SL och Staden avseende Akka 4....5
2.3 Övriga befintliga avtal inom Alviksområdet....7
2.4 Andra omvärldsförutsättningar....8
2.5 Pågående projekt och utredningar....9
2.6 Alvik i trafikförvaltningens verksamhetsplanering....12
3 Mål för kollektivtrafiken i Alvik....12
3.1 Övergripande mål....12
4 Behov av fortsatt arbete....14
4.1 Aktualitetsprövning av förslag i befintligt avtal....14
4.2 Depåförsörjning....15
4.3 Alternativ placering av bussterminalen....15
4.4 Uträtning av tunnelbanans gröna linje....16
4.5 Förändringar i Nockebybanans dragning....16
5 Samlad bedömning och rekommendation....17

Sammanfattning

Alvik är en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken där fyra färdsätt möts; tunnelbana, Tvärbanan, Nockebybanan och bussar. Stockholm stad (staden) har planer på att exploatera Alvik och överbygga en ny depå för Nockebybanans fordon med bostäder. Enligt avtal mellan SL och staden från 2009 ska SL avflytta från den befintliga spårdepån på fastigheten Akka 4 (Brommadepån). Avflyttningstiden har flyttats fram i omgångar genom tilläggsavtal, senast till 2021-12-31. Planering, projektering, rivning och anläggande av ny depå är inte realistiskt genomförbart till detta datum utan en omförhandling om förlängning av avtalet är nödvändigt.

Syftet med föreliggande behovsanalys är att belysa SL:s och stadens intressen på platsen på kort och lång sikt och ge förslag på fortsatt arbete i samverkan mellan parterna. Ett sådant samlat arbete skulle kunna skapa mervärden för alla parter jämfört med de lösningar som följer av att rådande tilläggsavtal och avflyttningsavtal för Akka 4 efterlevs.

För att hitta en bra lösning för både depåverksamheten och stadens stadsutveckling av Alvik och Brommadepån bör utformningen av ny vagnhall för Nockebybanans fordon samt möjliga åtgärder på närliggande kollektivtrafikanläggningar utredas gemensamt med staden. Trafikförvaltningen har dessutom identifierat behov i angränsande kollektivtrafikprojekt som behöver utredas vidare. De behov som behöver studeras vidare är följande:

- Aktualitetsprövning av förslaget i befintligt avtal (se punkt 3.1)
- Depåbehov för Tvärbanans fordon (se punkt 3.2)
- Alternativ placering av spårvägsmuseets fordon (se punkt 3.2)
- Alternativ placering av bussterminalen (se punkt 3.3)
- Uträtning av tunnelbanans gröna linje (se punkt 3.4)

I utredningsarbetet behöver olika handlingsalternativ identifieras och värderas avseende nyttor och kostnader. Ytterligare utredningar kan bli aktuella i samband med att programarbetet för Västra Alvik återupptas.

1 Syfte med behovsanalysen

Syftet med behovsanalysen är att kartlägga de behov och projektberoenden som behöver utredas vidare för att kunna ta ställning till vilken lösning som är lämpligast för Alvik och Brommadepån.

Behovsanalysen har avgränsats till att omfatta Stadens utvecklingsområde för Alvik med utgångspunkt i SLs trafik och anläggningar i området.

Behovsanalysen har tagits fram i en arbetsgrupp bestående representanter från följande avdelningar/sektioner:

SU FU (fastighets- och depåstrateger)

SU Plan (samhällsplanerare)

SU TIU (spår- och depåstrateger)

TA Järnväg fastighet (depåförvaltare)

TA Tunnelbana (depåförvaltare)

IP (Kistagrenen depå)

2 Bakgrund och förutsättningar

Alvik är en viktig bytespunkt där fyra färdsätt möts; tunnelbana, Tvärbanan, Nockebybanan och bussar. Stockholm stad (fortsättningsvis kallad Staden) har länge haft planer på att exploatera Alvik. 2004 träffade Staden och SL (SL, SLL och Region Stockholm är fortsättningsvis gemensamt kallade SL) ett samarbetsavtal för att utreda möjligheterna att överdäcka Brommadepån inom fastigheten Akka 4. 2009 träffade parterna avtal om avflyttning av depåverksamheten från Akka 4. Avflyttningstiden har i omgångar flyttats fram då frågeställningar kring bland annat depåverksamheten och utformningen av den ovanliggande bebyggelsen som planeras återstår att lösas. Senaste avflyttningsdag är satt till 2021-12-31. Se vidare om avtalen under avsnitt 2.2.

2.1 Stockholm stads programarbete

Under 2015-2016 bedrev Staden ett programarbete för Alvik, omfattande ett område mellan Tranebergsbron och Stora Mossens station. Totalt bedömdes 1500-3000 nya bostäder samt lokaler för verksamheter kunna tillskapas inom programområdet. Ett mål för programarbetet var att tillämpa intentionerna i *Promenadstaden* och ge platsen en mer stadsmässig karaktär, vilket innebar en hög exploateringsgrad. Rådande trafiklösning gav inte de möjligheter till markutnyttjande som Staden ville uppnå på platsen, varför ett strukturförslag togs fram som innebar en förändrad trafiklösning för både väg- och spårtrafiken.

Inom programarbetet studerade Staden förslag som innebar påverkan på SL:s anläggningar och trafik på platsen. De förslag som presenterats inom programarbetet var ny sträckning för tunnelbanan mellan Alvik och Stora mossen; omdragning av Nockebybanan, nedläggning av Stora mossens station samt flytt av bussterminalen till ett läge något österut, i höjd med fastigheten Biografen 2. Syftet med förslagen var att möjliggöra för ny exploatering och skapa en attraktiv stadsmiljö, samt förbättra trafiksituationen i området. Utöver detta avsåg Staden exploatera fastigheten Akka 4, Brommadepån.
SL deltog i begränsad omfattning i det visionsarbete som föregick programarbetet under 2014-2015.

I februari 2016 tog SL beslut om att ingå ett utredningsavtal (SL 2016-0091). Något utredningsavtal undertecknades aldrig men SL deltog som granskande part i programarbetet och en utvärdering gjordes av Stadens förslag 2016 (SL 2016-0091-3). Trafikförvaltningen föreslog att en ÅVS skulle genomföras då Stadens programarbete påverkade infrastrukturen i området i hög grad men Staden avvisade förslaget. Hösten 2016 valde Staden att omstrukturera arbetet vilket gjorde att trafikförvaltningens deltagande avslutades. För närvarande pågår inget programarbete för den västra delen av Alvik. Programarbete pågår för den östra delen och där är flytt av bussterminal inkluderad. Möjligt alternativt läge för bussterminalen är dock inte utrett i programförslaget.

2.2 Gällande avtal mellan SL och Staden avseende Akka 4

Det finns fyra avtal som reglerar avflytten från Brommadepån på fastigheten Akka 4: ett samarbetsavtal undertecknat 2004 (samarbetsavtalet), ett avtal om avflyttning från Akka 4 undertecknat 2009 (avflyttningsavtalet), samt två tilläggsavtal till avflyttningsavtalet där avflyttningstiden framflyttats i omgångar, senast till 2021. (SL 2013-4505)

Samarbetsavtalet
Enligt samarbetsavtalet ska SL och Staden ”gemensamt söka lösningar samt verka för att buss- och spårdepån på fastigheten Akka 4 i huvudsak ska överdäckas med kontor och bostäder” samt vidare att ” få en godtagbar ekonomisk och finansiell lösning för vardera partens helhetsåtagande” vilket i huvudsak innebär att de planerade detaljplanerna för kv Akka får högsta möjliga exploateringsgrad. (§3 och § 4 Samarbetsavtalet)

Avflyttningsavtalet
Avflyttningsavtalet tecknades mellan Staden och SL 2009-10-08 i samband med undertecknande av genomförandeavtalet för Tvärbana Norr, Solnagrenen, (SL 2009-21986). Enligt avtalet skulle SL avflytta Akka 4 så snart Ulvsundadepån stod klar, dock senast 2014-12-31. Avflyttningstiden har därefter genom tilläggsavtal framflyttats i två omgångar, först till 2016, senast till 2021.

Enligt avtalet ska ny depå för Nockebybanan omfattande uppställning för 7 vagnar och likriktarstation för Nockebybanan byggas på Akka 4, samt vändspår för tunnelbanan. Depån ska vara överbyggningsbar med bostäder och depåområdet ska upplåtas till SL som 3D-fastighet till marknadspris. Särskilt överlåtelseavtal ska träffas mellan parterna.

Bortsett från de delar som ingår i den nya depån enligt ovan ska SL till avflyttningsdagen ombesörjt flyttning av all SL:s verksamhet, rivning och borttagning av samtliga byggnader och andra anläggningar inom Akka 4 och tillhörande anläggningar inom Alvik 1:1 i direkt anslutning till Akka 4, inklusive evakuering av eventuella nyttjanderättshavare. I det fall avtalet inte efterlevs ska SL återbetala Staden en summa om 220 MSEK samt 80 MSEK som ersättning för SL:s underlåtenhet att bygga planfri korsning för tvärbanan. Bidraget om 80 miljoner återbetalades till Staden då anläggande av planfri korsning inte ansågs genomförbart.

Efter avflyttningsdagen ska Staden ombesörja rivning av spår samt nödvändig sanering av marken inom Akka 4 och delar av Alvik 1:1 för den framtida markanvändningen (bostäder eller annan användning). Kostnaderna för rivning av spår och marksanering ska delas lika mellan parterna. Stadens ansvar för sanering är dock begränsat till 35 MSEK. Eventuell överskjutande del står SL för.

Avflyttningsavtalet anger vidare att ”i det fortsatta utvecklingsarbetet rörande kv Akka och området däromkring är parterna positiva till att gemensamt utreda

framtida möjligheter till omstruktureringar av spår- och vägtrafik och att lokalisera Nockebybanans uppställning och tunnelbanans vändspår till annan plats samt Nockebybanans sträckning genom Alvik och tunnelbanans sträckning mellan Alvik och Stora Mossen station." (§ 7 avflyttningsavtalet)

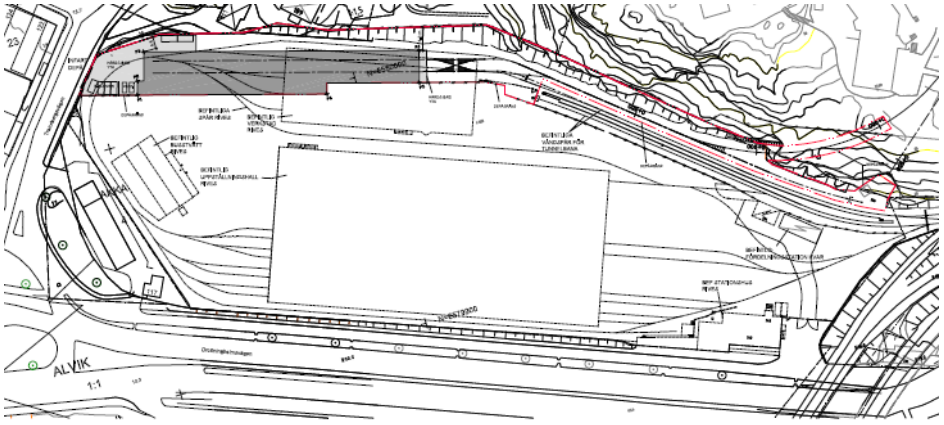


Bild 2: En bygglovsansökan för ny vagnuppställning för Nockebybanan lämnades in 2010-11-10. Denna avskrevs 2012-03-01, efter det att SL drog tillbaka ansökan.

SL lämnade in en bygglovsansökan för en ny vagnuppställning för Nockebybanan 2010-11-10 i enlighet med förslaget i avflyttningsavtalet. Denna avskrevs dock 2012-03-01, efter det att SL drog tillbaka ansökan, då exploateringskontoret ville hitta en mer optimal lösning för exploateringen. För att gemensamt hitta en lämplig placering av uppställningshall för Nockebybanans 7 vagnar samt utreda möjlig utveckling av området kring Akka 4 med påverkan på spåranläggningar så har parterna förlängt avtalstiden i två omgångar genom tilläggsavtal, senast till 2021-12-31 (tilläggsavtal 1 och 2, SL 2013-4505).

2.3 Övriga befintliga avtal inom Alviksområdet

Bussterminalen inom fastigheten Nätdomaren 1 är upplåten med avtalsservitut till förmån för Stadens fastighet Alvik 1:1 (avtalsservitut tecknat 1995, inskrivningshandling 01-IM2-95/30102.1)

Tvärbana Norr-avtalet (SL 2009-21986) §7 reglerar vändspår vid Alviks strand samt möjlighet till ny bussterminal väster om tvärbanan Upplåtelse av Vidängsvägen 5, Akka 11, genom tomträtt, parter SL - Staden (SL 2013-4530)

Hyresavtal med externa hyresgäster inom och utanför Brommadepån (Akka 4 och Alvik 1:1):

- Keolis (E22-avtalet, nytt avtal pågår från juridik)
- Arriva (E20-avtalet, nytt avtal pågår från juridik)
- OK-Q8 AB (2019-12-31 Uppsägning 9 månader innan)
- Bilia (2022-01-06 Uppsägning 9 månader innan)
- Boetten (Bilplatser 3 månaders uppsägning 4 platser)
- SPVM (2019-12-31 Uppsägning 9 månader innan)
- Infranord (Uppställning, 1 månad uppsägning)

2.4 Andra omvärldsförutsättningar

Alvik
Staden önskar uppnå en hög exploateringsgrad och stadsmässiga kvaliteter i Alvik. Rådande trafiklösning och det avtal som finns mellan SL och Staden ger sannolikt inte fullt ut de möjligheter till markutnyttjande som Staden vill uppnå på platsen.

SL har ett antal intressen och verksamheter i Alvik. Inom depåområdet finns bland annat en uppställningshall för fordon, två vändspår för tunnelbanan, en likriktarstation, en spårvagnsverkstad som inte längre är i bruk och en spårvagnstvätt. På platsen finns vidare en station för tunnelbanan (Alvik), bussterminal, samt hållplats för Nockebybanan och Tvärbanan. Bytet mellan Nockebybanan och tunnelbanan är ett av de smidigaste i hela spårsystemet, med omstigning direkt över plattform.
Det finns viss förbättringspotential vad gäller bussterminalens läge eftersom den idag ligger innanför Tvärbanans spår vilket gör att bussarnas framkomlighet påverkas. Det finns även förbättringspotential avseende spårsträckningarna på platsen, dels den branta kurvan för tunnelbanan väster om Alvik, dels den något komplicerade körväg som Nockebybanans fordon har in och ut ur depå.

Brommadepån används idag för uppställning av ett antal spårfordon från Tvärbanan och Nockebybanan. Depån används även för uppställning av bussar som tidigare stod i Hornsbergsdepån i väntan på att denna kan återställas tillfälligt efter branden innan Tomteboda står färdig årsskiftet 2020/2021. Depån används även för spårvägsmuseets fordon. Det finns för närvarande ingen lösning för museets förvaring av museiföremål och veteranfordon.

Depån är i behov av ersättningsinvesteringar då inga större underhållsåtgärder är gjorda på grund av den förväntade flytten.

2.5 Pågående projekt och utredningar

Flera av de investeringar och reinvesteringar som pågår i kollektivtrafiksystemet påverkar och/eller påverkas av fortsatt arbete med trafik och bostäder i Alvik. Nedan redovisas för de som har identifierats hittills. I fortsatt arbete behöver intressentanalysen fördjupas.

2.5.1 Program Kistagrenen – depåprojekt Rissne

Program Kistagrenen syftar till att förlänga Tvärbanan från Ulvsunda till Kista och Helenelund. Byggtiden planeras till 2018-2023. Inom ramen för programmet planeras för en ny depå för Tvärbanans fordon i Rissne. Detaljplanen har varit på granskning men är ännu ej beslutad vilket gör att tidplanen är osäker.

Programmet tog 2016 fram *Depåförsörjningsplan Tvärbanan (SL 2015-0969)*. Syftet med planen var att utreda vilken depåkapacitet som behövs för Tvärbanan över tid. Rapportens slutsats var att etapp 1 i Rissne skulle behövas i december 2023. Sedan dess har trafikarbetet utvecklats och behovet tidigarelagts till årsskiftet 2021/2022. Tidplanen drivs av avflyttningen från Brommadepån. Finns möjlighet att vara kvar i Bromma uppstår också en möjlighet att senarelägga spårvägsdepåprojektet i Rissne. Detta kräver dock en snabb hantering av avtalet.

Depåförsörjningsplanen innehåller en jämförelse mellan olika scenarion och lösningar för att hantera kapacitetsbehovet som utgör ett bra underlag för fortsatta utredningar.

2.5.2 Ombyggnation av Rissne tunnelbanedepå

Samtidigt som depån för Tvärbanan planeras byggas ut i Rissne planeras även för en utbyggnad av Rissne tunnelbanedepå.

Rissnedepån togs i bruk 1975 och behöver byggas om för att säkerställa rätt funktion och kapacitet fram till år 2030. Depån kommer att anpassas för C20-fordon, som flyttas från röda linjen till blå linjen i takt med att de nya fordonen C30 levereras, samt förberedas för 70-metersfordon. Ombyggnationen planeras till 2020–2024.

De båda depåutbyggnaderna i Rissne är två stora och komplicerade projekt som planeras att genomföras på samma plats och vid samma tidpunkt. Att genomföra dem samtidigt ökar riskerna i båda projekten avseende produktionstid, säkerhet och ekonomi. Båda investeringarna behövs för att klara kapaciteten i systemen men om det finns lösningar som gör att t.ex. Tvärbanans depå kan senareläggas då trafikförvaltningen fortsatt kan bedriva verksamhet i Brommadepån skulle det minska dessa risker.

2.5.3 Hässelbygrenens upprustning

SL tog 2011 fram en idéstudie för en samordnad upprustning av Hässelbygrenen. Idéstudien följdes av en förstudie 2013 som godkändes av trafiknämnden i februari 2014 men inget inriktningsbeslut fattades. Ärendet sköts istället upp till följd av besparingskrav. SL fick i uppdrag att återkomma med inriktningsbeslut om en fördjupad förstudie 2017. På grund av att fem år har förflutit valde SL att innan förestående inriktningsbeslut göra en aktualitetsprövning för att ta ett beslut på dagsaktuella grunder. Aktualitetsprövningen är under framtagande men i sin slutfas.

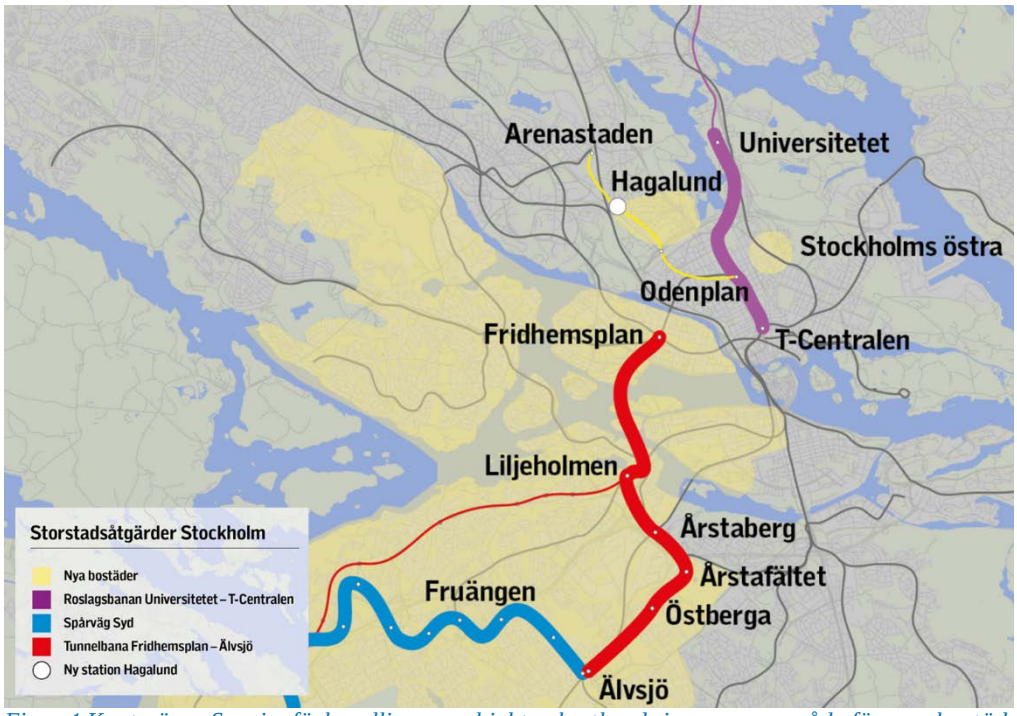
I förstudien bedömdes alternativ 3b, dvs samordnad upprustning från Alvik i närtid, vara det bästa genomförandesättet under förutsättning att depåtomten för Brommadepån i Alvik är tillgänglig vid tidpunkt för en samordnad upprustning. För detta krävs att en vändslinga byggs vid Brommadepån för att kunna upprätthålla en fungerande turtäthet för tunnelbanetrafiken. Det krävs även omfattande åtgärder för att minimera ersättningstrafikens påverkan på vägtrafiken vid Ulvsunda- och Alviksplan. Nya busskörfält behöver byggas med nya signalprioriteringar. Ihop med vändslingan vid Brommadepån så är förslaget även att det ska byggas en anslutande tillfällig plattform som skall förbinda ersättningstrafiken med spårtrafiken. I utredningen kring omfattning av åtgärdsbehov kunde SL konstatera att omfattningen av trafikpåverkande arbeten på sträckan Alvik-Brommaplan hade minskat drastiskt minskat i och med de brobyten som utfördes sommaren 2014.

Preliminärt kommer förvaltningen i aktualitetsprövningen fram till att utifrån kvarstående åtgärdsbehov på sträckan mellan Alvik till Brommaplan är det inte ekonomiskt försvarbart att genomföra de omfattande arbetena med föreslagen lösning för spår- och ersättningstrafiken enligt alternativ 3b. För studien som helhet är rekommendationen att uppdra åt avdelning Investeringsprojekt att

utreda vidare alternativet att vända i Alvik respektive en traditionell upprustning under lågtrafik/nattetid.

2.5.4 Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen om storstadsåtgärder i Stockholm avslutades 2017 och resulterade i en överenskommelse om bland annat en ny tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan. Staden ska enligt överenskommelsen finansiera en del av satsningarna på infrastruktur och bygga nya bostäder. Av dessa ska 49 000 byggas i närheten av den nya tunnelbanan. Området omfattar Alvik med omnejd, se Figur 1.



Figur 1 Karta över Sverigeförhandlingens objekt och utbredningen av område för nya bostäder (Källa: sverigeforhandlingen.se)

2.5.5 Övriga beroenden

Förutom ovanstående punkter finns flera andra pågående projekt inom trafikförvaltningen som påverkar och/eller påverkas av fortsatt arbete med Alvik:

- Planprogram för Östra respektive Västra Alvik. Beskrivs vidare under avsnitt 2.2

- Utvecklingsplan Spårvägar. Det behövs en utvecklingsplan för att hitta en helhetslösning för depåverksamheten.
- Utvecklingsplan tunnelbana
- Strategisk inriktning för museitrafiken
- Ombyggnad av tunnelbanans stationer. Ett flertal stationer för tunnelbanan planeras rustas upp och Brommadepån skulle kunna vara en lämplig plats för upplag under byggtiden.

2.6 Alvik i trafikförvaltningens verksamhetsplanering

Frågor kopplade till Alvik och Brommadepån finns delvis i trafikförvaltningens verksamhetsplan men inte samlat. Ansvaret fördelas enligt nedan tabell. Även inom kommande planering för Hässelbygrenens upprustning kan frågan om tunnelbanans uträtning, samt behovet av vändspår med flera frågeställningar som rör Alvik, komma att hanteras.

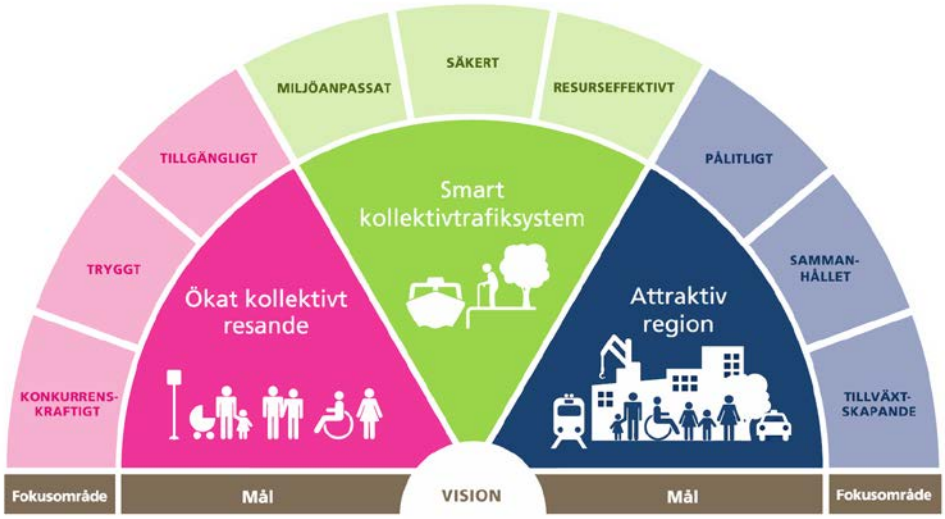
SU AC 128/18	Hantering av avtalet med Sthlm stad om ny depå för Nockebybanan/projekt Alvik
SU AC 55/18	Samhällsplanering och kommunkontakter
SL 2015-0969	Förnyat inriktningsbeslut för Kistagrenen (Depåförsörjningsplan)
	Spårvägsmuseet/ Strategisk plan för museitrafikfordon
SU AC 110/18	Samverkansprojekt och intrångsfrågor som påverkar kollektivtrafikanläggningar inkl granskning av detaljplaner och delta i ÅVS:er
SU TF 07/18	Behovsanalyser och utredningar av depåer
SU AC 126/18	Behovsanalyser och utredningar av bussterminaler och bytespunkter

3 Mål för kollektivtrafiken i Alvik

3.1 Övergripande mål

Visionen för trafikförvaltningens verksamhet är att erbjuda invånarna en attraktiv och hållbar växande stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv. Trafikförvaltningen bidrar till denna vision genom att handla upp och utveckla kollektivtrafik utifrån resenärens och regionens behov, i ett välskött, robust system inom givna ekonomiska ramar.

Trafikförsörjningsprogrammet är regionens måldokument för kollektivtrafikens utveckling och innehåller vision och en målmodell. Visionen för trafikförsörjningsprogrammet är att ” Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion”.



Figur 2 Målmodell Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2017

En utveckling av Alvik med tät stadsbebyggelse kan framför allt bidra till att nå målen om ökat kollektivt resande, förbättrad tillgänglighet och tryggare miljöer. I det fortsatta arbetet med utredningar av Alvik behöver gemensamma mål tas fram tillsammans med Staden.

En avveckling av Brommadepån inom den aktuella tidsperioden och utan en aktualitetsprövning av SLs behov kopplat till platsen riskerar att motverka målet om resurseffektivitet. Det fortsatta utredningsarbetet kommer visa vilken påverkan på målen olika handlingsalternativ medför.

En utveckling av Alvik kan medföra att kollektivtrafikresandet ökar, att tillgänglighet och trygghet förbättras i och med omdaningen. Det är dock möjligt att Stadens mål om ökad bostadsbebyggelse kan komma i konflikt med lösningar som skulle vara bäst för kollektivtrafikens resurseffektivitet, tillgänglighet och attraktivitet. En gemensam målbild behöver därför tas fram

tillsammans med Staden. Potentiella målkonflikter, både gentemot staden och internt, behöver identifieras och hanteras i det fortsatta utredningsarbetet.

4 Behov av fortsatt arbete

Alvik är en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken där fyra färdsätt möts; tunnelbana, Tvärbanan, Nockebybanan och bussar. Staden har länge haft planer på att exploatera Alvik och överdäcka Brommadepån för att möjliggöra för bostadsbyggande i linje med uppsatta mål om ett ökat antal bostäder. Exploateringarna i Alvik kommer sannolikt generera fler resenärer vilket ökar behovet av att säkerställa en attraktiv kollektivtrafik.

Staden har i tidigare programarbete kommit med förslag på åtgärder på SLs anläggningar som skulle kunna medföra stora kostnader för SL. Förslagen är bland annat uträtning av den så kallade gnisselkurvan på tunnelbanans gröna linje, flytt av Nockebybanan samt nytt läge för bussterminalen.

För att hitta en bra lösning för både verksamheten i Brommadepån och stadsutvecklingen i Alvik på kort och lång sikt behöver utformningen av ny vagnhall för Nockebybanans fordon samt möjliga åtgärder på närliggande kollektivtrafikanläggningar utredas gemensamt med staden.

4.1 Aktualitetsprövning av förslag i befintligt avtal

Avflyttningsavtalet för Akka 4 ger SL möjlighet att behålla uppställning för Nockebybanans fordon omfattande 7 fordon i en ny byggnad. Avtalet skrevs 2009 och eftersom det har gått nästan ett decennium anser SL att det finns anledning att aktualitetspröva det som parterna kom överens om då. Förutsättningarna hos båda parter kan ha förändrats och göra att en annan lösning är mer lämplig.

Ett anläggande av ny depå i enlighet med avtalet bedöms inte vara praktiskt genomförbart inom den ställda tidsramen. Rivning, projektering och anläggande av ny depå beräknas ta minst 3 år. Utöver det krävs tid för planering och erforderliga myndighetslov såsom bygglov och rivningslov. SL har tidigare sökt bygglov på den föreslagna depåutformningen men återtog ansökan efter önskemål från staden då den inte möjliggjorde en optimal exploatering av fastigheten.

Frågor rörande genomförande av både ny depå och omkringliggande bebyggelse behöver studeras vidare. Bland annat måste uppställning för fordonen lösas

under byggtiden. Genomförande av omkringliggande bebyggelse samt eventuell överdäckning måste kunna ske utan att påverka pågående trafik och depåfunktion.

4.2 Depåförsörjning

Program Kistagrenen planerar för en ny depå för Tvärbanans nya fordon i Rissne i direkt anslutning till tunnelbanans depå. Detaljplanen var ute på granskning under hösten 2018 och väntar nu på antagande. Byggtid för depåns första etapp bedöms till 2020-2022.



Figur 3 Illustration över möjlig utformning av Tvärbanans depå i Rissne.

Tidigare genomförda utredningar för depåkapacitet för Tvärbanan och Nockebybanan (Rissne, Bromma, Ulvsunda osv) samt spårvägsmuseets fordon behöver uppdateras och kompletteras med olika lösningar för västra Alvik för att skapa sammanhängande planer för såväl depåförsörjning som för stadsutvecklingen av Västra Alviksområdet.

4.3 Alternativ placering av bussterminalen

Bussterminalen ligger på en privat fastighet, Nätdomaren 1. Enligt avtalet om avflytt fick SL ett bidrag om 80 miljoner kronor för anlägga en planfri korsning över Tvärbanan. Detta genomfördes aldrig av tekniska orsaker vilket gör att bussterminalen är i dagsläget ”inlåst” mellan Tvärbanan och

Drottningholmsvägen. Bidraget om 80 miljoner är återbetalat till Staden. Ökad exploatering i området kan komma att stoppa trafiken ytterligare.

Utredning behöver tas fram tillsammans med Staden inom pågående programarbete om alternativt läge för bussterminalen, företrädesvis inom en fastighet som ägs av Staden. En kapacitetsutredning behöver genomföras och påverkan på gång- och bytestider för resenärerna, samt förändringar i körtiderna analyseras beroende på vilken placering som föreslås. Ansvars- och kostnadsfördelningen mellan SL och Staden för detta arbete behöver tydliggöras i ett avtal.

4.4 Uträtning av tunnelbanans gröna linje

Nyttor och kostnader för en uträtning av tunnelbanan väster om Alvik behöver tas fram. Inom Idéstudie Hässelbygrenen (SL-2011–03954), gjordes en översiktlig studie kring en kurvrätning, varvid en rekommendation gavs om fortsatt utredning samordnat med Stadens planarbete. Kostnaden för kurvrätningen via ny spårbro (400 meter) bedömdes då (2012) till ca 400 MSEK. Nyttorna består i kortare restid samt minskat slitage och störningar (kurvskrik). Även frågan om nedläggning av Stora Mossens station, eller sammanslagning av Stora Mossen med Abrahamsberg i ett läge mellan dessa båda stationer, bör hanteras.

4.5 Förändringar i Nockebybanans dragning

En omdragning av Nockebybanan skulle sannolikt bli en dyrare och sämre trafiklösning än den som finns idag. En lösning med enkelspår, blandtrafik och snäva kurvor förlänger körtiden och kräver fler omlopp i trafiken. Fler omlopp kräver i sin tur fler fordon och fler depåplatser. Ökat behov av bemanning och underhåll ökar driftskostnaderna. Genom att körtiderna förlängs och bytet till tunnelbanan försämras förlängs kollektivtrafikens restider. Därigenom minskar kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft gentemot biltrafiken vilket leder till en minskad kollektivtrafikandel i strid med såväl Stadens som regionens mål.

SL har gjort en översiktlig bedömning och ser inte behov av vidare utredning. Det är dock en fråga som kan återkomma i dialogen med Staden.

5 Samlad bedömning och rekommendation

Det råder ett akut avtalsläge för Akka 4. Enligt avtal om avflytt från Akka 4 ska SL återbetala 220 miljoner kronor till Staden om avflytt inte sker innan 2021-12-31. Detta innebär att SL inte kan uppfylla villkoren i nuvarande avtal utan att en omförhandling om förlängning kommer att krävas.

En förlängning av avtalet är en förutsättning för vidare utredningar. Om Staden inte beviljar en sådan förlängning kommer det innebära stora kostnader för trafikförvatningen då möjlig samordning med andra depåprojekt kraftigt begränsas och riskera en undermålig depålösning för Nockebybanan.

Utifrån de behov och projektberoenden som identifierats i behovsanalysen är rekommendationen att utreda följande frågor:

- Aktualitetsprövning av förslaget i befintligt avtal (se 3.1)
- Depåbehov för Tvärbanans fordon (se 3.2)
- Alternativ placering av spårvägsmuseets fordon (se 3.2)
- Alternativ placering av bussterminalen (se 3.3)
- Uträtning av tunnelbanans gröna linje (se 3.4)

Vidare rekommenderas det att prioritera arbetet med framtagandet av en utvecklingsplan för spårväg vilket är nödvändigt för att hitta en helhetslösning för depåverksamheten.

Målet för utredningarna är att hitta den lösning för Alvik och Brommadepån som bäst gynnar både stadens och SLs behov. Det fortsatta utredningsarbetet bör därför ske i nära samverkan mellan Staden och SL där en gemensam målbild tas fram som grund för arbetet.

Kostnaderna för de föreslagna utredningarna beräknas uppgå till cirka 4 miljoner kronor. Utredningarna berör ett större område än själva Brommadepån, men medför även att en större nytta kan vinnas med relativt små medel genom att ta ett helhetsgrepp om utvecklingen i Alvik.

Det finns medel avsatta i trafikförvaltningens verksamhetsplan 2019 för ”Nockebybanan ersättning till Akka 4” (30027) om totalt 475 miljoner kronor för avflytt samt anläggande av en ny depå inom Akka 4. 2,9 miljoner kronor är budgeterade för 2019.

Utredningsarbetet planeras påbörjas under hösten 2019 efter beslut från TN i juni 2019. Avtal om avflytt från Akka 4 bör förlängas till en tidpunkt som medger tid att genomföra efter studien beslutade åtgärder för västra Alvik. Tidplan för utredningarna och omfattning behöver tas fram i samverkan med Staden.