

Handläggare:
Ulf Larsson

Landstingsstyrelsens
arbetsutskott

Inriktningsbeslut för investeringsobjekt Depå

Ärendebeskrivning

Detta ärende gäller inriktningsbeslut för investeringsobjekt Depå med utgångspunkt i genomförd utredning ”depålokalisering för utbyggd tunnelbana”.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 15 januari 2016
Utredning depålokalisering för utbyggd tunnelbana
Depålokalisering, Samrådsredogörelse tillhörande tillståndsansökan enligt miljöbalken samt eventuell järnvägsplan

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår landstingsstyrelsen besluta

att fatta inriktningsbeslut för investeringsobjektet Depå i enlighet med förvaltningschefens tjänsteutlåtande

att godkänna utredning depålokalisering för utbyggd tunnelbana.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har som uppgift att bygga ut tunnelbanan enligt avtal i 2013 års Stockholmsförhandling. Ett av projekten avser Depå och fordon.

För trafikering av den nya tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling krävs fler fordon och därmed ytterligare depåkapacitet. Det här ärendet behandlar förslag till inriktningsbeslut av investeringsobjekt Depå med utgångspunkt i val av lokalisering för utökad depåkapacitet.

En utredning om depålokalisering för utbyggd tunnelbana har genomförts där sex alternativa lägen utretts. Av dessa bedömdes två lägen, Högdalen och Skarpnäck, vara de mest fördelaktiga ur trafikala, verksamhetsmässiga, miljömässiga och ekonomiska hänseenden, samt med hänsyn till övriga planer för området, till exempel bostadsbyggande. Dessa två alternativ har sedan utretts och en jämförande analys har genomförts.

Förvaltningens bedömning är att det mest fördelaktiga valet är att utökad depåkapacitet planeras vidare enligt Högdalenalternativet i Utredning om depålokalisering för utbyggd tunnelbana. Alternativet ger de bästa trafikala och verksamhetsmässiga förutsättningarna för det framtida fordonsunderhållet i tunnelbanan, inräknat eventuella ytterligare trafikökningar, till lägsta investerings- och driftskostnad. Utredningen visar också att miljökonsekvenserna är relativt små och möjliga att hantera med olika typer av skyddsåtgärder.

Inom ramen för utredningen har även ett samråd om dessa två lokaliseringsalternativ genomförts med allmänhet, kommuner, myndigheter, organisationer med flera.

I planeringsskedet, inför genomförandebeslut, kommer en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram, samt underlag för andra nödvändiga tillståndsansökningar gällande till exempel vattenverksamhet.

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser utöver redan beslutade avtal inom ramen för 2013 års stockholmsförhandling (LS 1401-0037).

Bakgrund

Landstingsfullmäktige beslutade den 18 februari 2014 (LS 1401-0037) att godkänna Huvudavtal, Avtal om finansiering och utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana har som uppgift att bygga ut tunnelbanan enligt avtal i 2013 års Stockholmsförhandling.

I det avtal om finansiering och utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling som undertecknades den 7 januari 2014 ingår utökad depåkapacitet för underhåll och uppställning av tunnelbanetåg med anledning av tunnelbanans utbyggnad.

Under 2014 genomfördes en Behovsanalys/Lokaliseringsutredning (FUT 1403-0006) där 15 alternativa lägen i de tre kommunerna Järfälla, Nacka och Stockholms stad analyserades. Efter samråd med kommunerna och trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting valdes sex av dessa ut för att ingå i utredning depålokalisering för utbyggd tunnelbana baserat på miljö-, behovsmässiga och ekonomiska aspekter. Utredningen studerade de sex alternativa depålokaliseringarna med avseende på bland annat genomförbarhet, tillgång till mark, trafiklogistik, expansionsmöjlighet, miljöpåverkan, tidplan och kostnad. Två av dessa alternativ bedömdes som mest fördelaktiga:

- Ny depå i Skarpnäck
Alternativet innebär anslutningsspår till Skarpnäcks tunnelbanestation, en ny verkstadsbyggnad ovan jord och uppställningsspår i bergrum. Kompletterande uppställningsspår i bergrum bortom Nacka centrums blivande tunnelbanestation kan vara aktuella för att minska kostnader för transporter med tomma tåg.
- Utveckling av befintlig depå i Högdalen
Alternativet innebär ett nytt anslutningsspår mellan depån och Gröna linjens Farstagren, nya uppställningsspår i bergrum längs anslutningsspåret och ovan jord i befintligt depåområde, samt uppställningsspår i bergrum bortom Nacka centrums blivande tunnelbanestation.

Samråd med allmänhet och övriga intressenter gällande dessa två lokaliseringalternativ har genomförts inför upprättandet av tillståndsansökan enligt miljöbalken samt järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Syftet med samrådet var att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt samt att ge allmänhet, organisationer och myndigheter möjlighet till insyn och påverkan.

Samrådsperioden varade 10-31 augusti 2015. Inbjudan till samråd skickades till drygt 33 000 hushåll och företag inom influensområdet för de båda alternativen. Även drygt 200 fastighetsägare med postadress utanför influensområdet fick inbjudan. 126 berörda organisationer, företag och myndigheter fick inbjudan till samråd via e-post. Tio minutställningar bestående av samrådsbroschyr och en roll-up fanns utplacerade på publika platser. Under perioden hölls två öppett hus där de båda alternativen presenterades, frågor besvarades och synpunkter togs emot. Myndigheter, företag, organisationer och allmänhet har lämnat yttranden och synpunkter. Cirka 200 synpunkter och nära 30 yttranden har inkommit. Synpunkter och resultat redovisas i separat samrådsredogörelse.

Resultat av samrådet med allmänheten visade att det råder viss oro inför byggskedet oavsett vilket alternativ som blir aktuellt. Inte minst bland de som bor i närheten av de framtida anslutningsspåren.

Samrådssynpunkterna från allmänheten pekar också på vikten av att värna om de grönområden som finns i anslutning både till Högdalsdepån och Skarpnäck. Generellt var det ungefär lika många som förordade Skarpnäck som Högdalen. Noteras kan att flera Skarpnäcksbor förordade en depån i Skarpnäck som ett sätt att utveckla området och skapa arbetstillfällen.

Resultat av samrådet med myndigheter, företag och organisationer visar på en generellt positiv inställning till att tunnelbanan byggs ut och att det finns en förståelse för behovet av ökad depåkapacitet. Flera har lyft fram vikten av en fortsatt dialog i det kommande planeringsarbetet. De flesta myndigheter, företag och organisationer framhåller Högdalen som ett bättre alternativ, bland annat för att det redan finns en anläggning där. Flera organisationer framhåller vikten av miljöhänsyn både under bygg- och driftskedet.

Överväganden

Landstingets övergripande mål för kollektivtrafiken i Stockholms län är attraktiva resor, tillgänglig och sammanhållen region samt effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan. Dessa övergripande mål har brutits ner i projektspecifika mål.

Det övergripande målet attraktiva resor översatt till projektmål blir att skapa goda förutsättningar för en störningsfri trafik med hela och rena tåg genom att ge bästa villkor för underhållet av tunnelbanans tåg.

En tillgänglig och sammanhållen region översatt till projektmål blir att möjliggöra byggande av bostäder i tunnelbanans närområde.

Slutligen ger det övergripande målet om effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan projektmålet att planera och bygga en effektiv anläggning med minsta möjliga omgivningspåverkan under bygg- och driftskede till lägsta möjliga investerings- och driftkostnad.

Projektmålen har formulerats i fem huvudmålområden och brutits ned i ett antal mätbara delmål:

- **Läge.** Dels i form av lämplig mark med hänsyn till stadsutveckling/bostadsbyggande. Dels i form av läget och anslutningen till tunnelbanesystemet som helhet för en god trafikall lösning.
- **Funktion.** Möjlighet till en välfungerande och effektiv underhållsverksamhet, även för framtida trafikökningar.
- **Miljö.** Liten påverkan för boende, rekreation och friluftsliv, natur- och kulturvärden, grundvatten, samt minimera föroreningar.
- **Ekonomi.** Låga investerings- och driftskostnader.
- **Genomförande.** Låga risker i tidplan. Störningar under genomförandet ska vara hanterbara och på en rimlig nivå.

Lokaliseringsutredningens depåalternativ har utvärderats utifrån hur väl de uppfyller de övergripande projektmålen och tillhörande, nedbrutna delmål.

Av de sex alternativ som studerats i utredningen visar analysen att Högdalenalternativet är det som bäst uppfyller målen.

Alternativet skapar goda förutsättningar för en störningsfri trafik med hela och rena tåg i tid.

I stort sett all tillkommande byggnation sker dels inom befintligt depåområde som redan är planlagt för industriändamål, dels under mark. Det innebär att stadsutveckling/bostadsbyggande möjliggörs, samt att påverkan för boende och miljö blir relativt liten.

Trafikalt är det en god lösning att Högdalsdepån kan serva både Blå och Grön linje vilket både ger flexibilitet och robusthet. Lösningalternativet innebär få och korta transporter med tomma tåg, vilket medför att större delen av spårkapaciteten används för tåg i trafik och att driftskostnaderna minskar.

För underhållsverksamhetens funktion ger lösningen förutsättningar för en hög effektivitet genom en god logistik inom depån och en sammanhållen verksamhet utan utspridning av gemensamma funktioner. Goda möjligheter finns att utöka kapaciteten både i verkstadsdelen och för uppställning för att möta framtida behov av trafikökningar och flera tåg.

Högdalsalternativet innebär vidare en väsentligt lägre investerings- och driftskostnad jämfört med Skarpnäcksalternativet. Investeringen för Högdalen beräknas till cirka 1 600 miljoner kronor i 2015 års prisnivå, jämfört med mellan 2 600-2 800 miljoner kronor för Skarpnäck. Årlig driftskostnad skiljer cirka 25-35 miljoner kronor till förmån för Högdalsalternativet.

Högdalsalternativet innebär en kortare planerad avstängning av tunnelbanetrafiken söder om Gubbängen i samband med inkoppling av anslutningsspår till trafikspår. Under den tillfälliga trafikavstängningen kommer ersättningstrafik att anordnas. God planering krävs för att minimera störningar av befintlig underhållsverksamhet i Högdals- och Vällingbydepåerna under tiden för om- och tillbyggnad. Anslutningsspåret passerar i likhet med övriga utredda alternativ under bostadsfastigheter.

Anslutningsspårets exakta dragning behöver utredas vidare för att säkerställa minimerad påverkan på möjligheterna till stadsutveckling/bostadbyggnad, de närboende och miljön.

Synpunkter från allmänheten visar en viss oro för byggskedet oavsett alternativ, medan de flesta myndigheter, företag och organisationer, däribland berörd kommun Stockholms stad, förordar Högdalsalternativet, bland annat eftersom det redan finns en anläggning där.

Med utgångspunkt i ovanstående föreslås landstingsstyrelsen fatta inriktningsbeslut för investeringsobjektet depå enligt förvaltningens förslag samt att godkänna Utredning depålokalisering för utbyggd tunnelbana.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Högdalsalternativet innebär väsentligt lägre investerings- och driftskostnader jämfört med Skarpnäcksalternativet. Investeringen för Högdalen beräknas till cirka 1 600 miljoner kronor i 2015 års prisnivå. Förslag till beslut har inga ekonomiska konsekvenser utöver redan beslutade avtal inom ramen för stockholmsförhandlingen (LS 1401-0037).

Miljökonsekvenser av beslutet

I utredningen har miljökonsekvenser beaktats. I nästa etapp kommer en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram. Det kommer även tas fram underlag för andra nödvändiga tillståndsansökningar till exempel gällande vattenverksamhet.

Mårten Frumerie
Förvaltningschef