



Eleonor Eklind Forslin
Innerstad
Telefon: 08-508 265 14
eleonor.eklund-forslin@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2008-10-09

Exploatering av projekt Hornsbergs bussdepå inom fastigheterna Kristinebergs slott 10 m.fl., på Kungsholmen. Inriktningsbeslut.

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del fortsatt utredning av förutsättningarna för exploatering av projekt Hornsbergs bussdepå inom fastigheterna Kristinebergs slott 10 m.fl. samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner projektet och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta utredningarna upp till 20 mnkr. (Inriktningsbeslut).

Krister Schultz

Stefan Eriksson

Sammanfattning

Hornsbergs bussdepå är belägen längs Lindhagensgatan inom stadsutvecklingsområdet Lindhagen, nordvästra Kungsholmen.

Staden och SL planerar för en omlokalisering av bussdepåverksamheten. Huvudförslaget är att bussdepån placeras under Kristinebergs idrottsplats med infart från Lindhagensgatan under Essingeledens bro. På den mark som frigörs då depån flyttar kan kommersiella lokaler motsvarande ca 80 000 kvm bruttoarea och ca 750 bostadslägenheter uppföras.

Projektet beräknas medföra investeringsutgifter om 1 100 mnkr och försäljningsinkomster om 1 400 mnkr. Merparten av investeringsutgifterna utgörs av



fastighetsförvärv. Investeringsanalysen av kommande utgifter och inkomster i löpande prisnivå ger ett positivt nettonuvärde om 43 mnkr eller 28 000 kr/ekvivalent lägenhet.

Ärendet har diskuterats med stadsledningskontoret, idrottsförvaltningen och övriga berörda kontor och förvaltningar.

En utbyggnad av området vid Hornsbergs bussdepå innebär att en väsentlig del av utvecklingsplanerna för Lindhagenområdet kan fullföljas. En idag lågt utnyttjad plats används på ett mer effektivt sätt, där bussdepåverksamhet, idrott, kontor och bostäder kan samexistera.

Kontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner fortsatt utredning av förutsättningarna för exploatering av Hornsbergs bussdepå på Kungsholmen.

Bakgrund

Allmänt

Hornsbergs bussdepå är belägen vid Lindhagensgatan inom stadsutvecklingsområdet Lindhagen på nordvästra Kungsholmen.

Inom stadsutvecklingsområdet byggs och planeras det för 5 200 nya bostäder och 300 000 kvm nya kommersiella lokaler. När området är fullt utbyggt kommer det att finnas 15 000 arbetsplatser och 20 000 invånare inom stadsdelen.

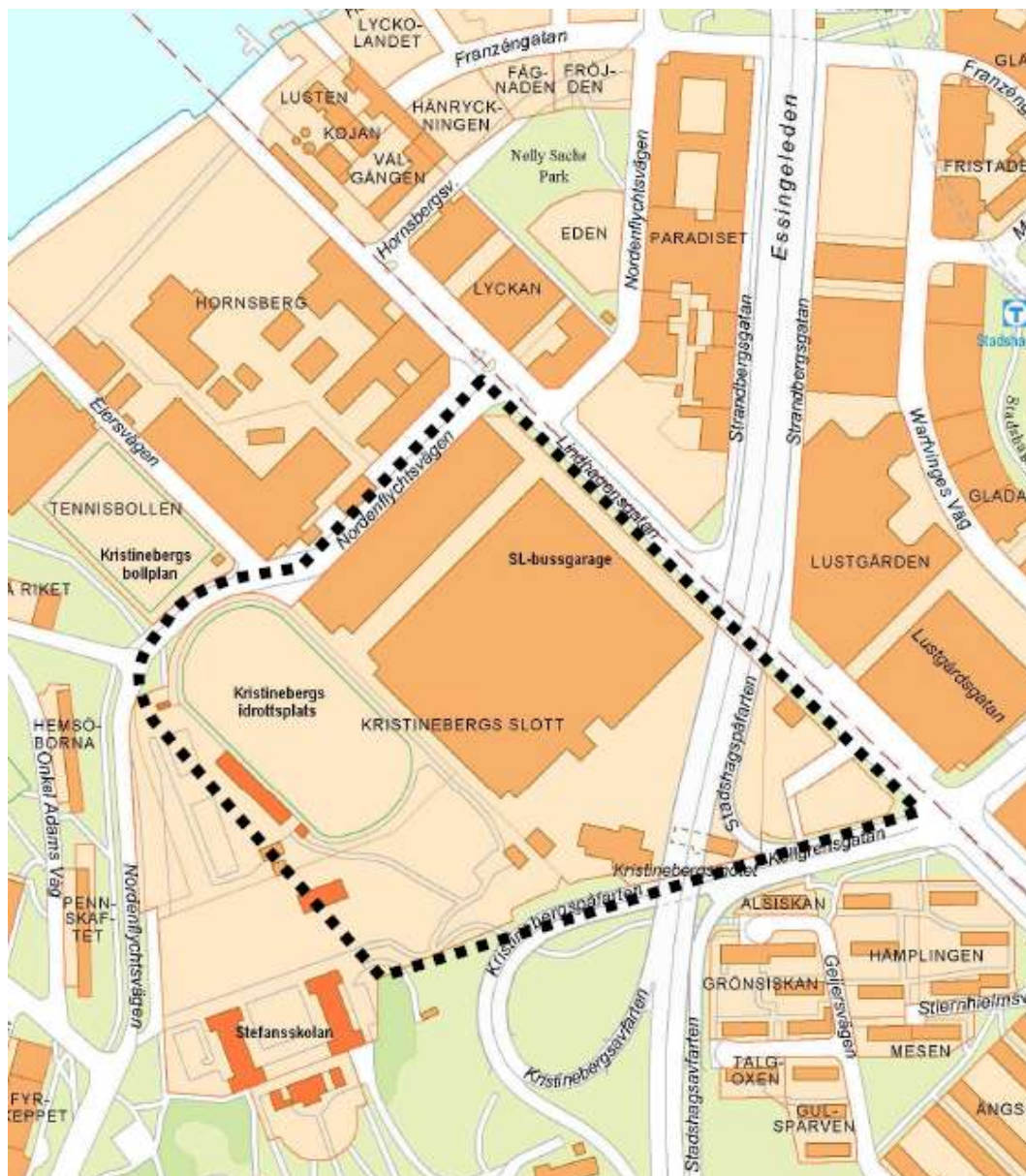
Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) äger och driver Hornsbergs bussdepå. Essingeleden passerar på bro över bussdepåns område. Bussdepån rymmer ca 140 bussar, personalutrymmen samt servicefunktioner såsom verkstad, tank- och tvättanläggningar.

Hornsbergs bussdepå ingår som ett bebyggelseområde i stadsbyggnadskontorets program för nordvästra Kungsholmen som beslutades av stadsbyggnadsnämnden i januari 2002. I programmet föreslås bussdepån flyttas till annan plats utanför planområdet alternativt grävas ned i samma läge och överdäckas med bostäder och kontor.

Staden och SL planerar för en omlokalisering av bussdepåverksamheten. Huvudförslaget är att bussdepån placeras under Kristinebergs idrottsplats med infart från Lindhagensgatan under Essingeledens bro. På den mark som frigörs då

depån flyttar kan kommersiella lokaler motsvarande ca 80 000 kvm bruttoarea och ca 750 bostadslägenheter uppföras.

Området ingår i uppgörelsen som staden, SL och Stockholm läns landsting har ingått gällande ansvarsfördelning, fastighetsköp och försäljningar.



Område för Hornsbergs bussdepå. Området begränsas av Kristinebergs IP, Nordenflychtsvägen, Lindhagensgatan, Kellgrensgatan samt Essingeleden med trafikplats Lindhagensgatan.



Markägoförhållanden och markanvisningar

Huvuddelen av depån är lokaliserad till SL:s fastighet Kristinebergs Slott 10, medan mindre delar ligger på SL:s tomträtter Kristinebergs Slott 11 och Kristineberg 1:3 samt stadens fastigheter Kristineberg 1:2 och 1:4.

I enlighet med den uppgörelse som är tecknad mellan staden, SL och Stockholm läns landsting ska SL:s fastighet och tomträtter överlåtas till staden.

Staden har tillsammans med SL anvisat mark inom området till Skanska för byggande av kontor och bostäder samt till AB Borätt och Ikano Bostaden AB för uppförande av bostäder med bostadsrätt. Markanvisningen skedde genom anbudsförfarande. Ett av bostadskvarteren har ännu inte markanvisats och upplåtelseformen är ännu inte avgjord.

Området idag

Området som berörs av planerna för omlokalisering av bussdepån kan delas in i fyra delområden:

- Befintligt bussdepåområde
- Essingeleden med trafikplats Lindhagensgatan
- Kristinebergs idrottsplats
- Kristinebergs slottspark

Trafikplats Lindhagensgatan planeras att byggas om till en ytsnål cirkulationsplats för att frigöra mark för bebyggelse på Kristinebergshöjden. Ombyggnaden av trafikplatsen kommer att påverka både den befintliga och framtida bussdepån och måste integreras i planerna för densamma.

Kristinebergs idrottsplats byggdes i början av 1930-talet. Stadsmuseet bedömer att anläggningen är särskilt värdefull från kulturhistorisk synpunkt. Idrottsplatsen används idag för fotboll och friidrott.

Kristinebergs slottspark har ett relativt otillgängligt läge. Delar av parken är inhägnad och används som upplag både för bussdepån och idrottsplatsen. I parken finns ett stort antal riktigt gamla ekar, lindar och andra ädellövträd. Enligt en ekologisk utredning har delar av parken mycket höga naturvärden. Flera rödlistade arter har hittats i parken. Kristinebergsområdet har bedömts utgöra ett kärnområde för biologisk mångfald knuten till gamla ädellövträd och fruktträd.



Flygfoto visande Kristinebergs IP, Hornsbergs bussdepå och trafikplats Lindhagensgatan

Detaljplan

Detaljplanearbetet för omlokalisering av bussdepån har påbörjats med start-PM i stadsbyggnadsnämnden i april 2008.

Beslut

Allmänt

Hornsbergs bussdepå ingår, vilket nämnts ovan, som en del i uppgörelsen som staden, SL och Stockholm läns landsting har ingått gällande ansvarsfördelning, fastighetsköp och försäljningar. Kommunfullmäktige respektive landstingsfullmäktige godkände upprättat huvudavtal i juni 2008.



Den inledande planeringen för Hornsbergs bussdepå startade långt före huvudavtalet var tecknat. Trots att frågor såsom stadens och SL:s blivande markägoförhållanden och ekonomiska förbindelse ännu var olösta, fanns behov av att starta vissa åtgärder i området. Däribland ingick markanvisning av delar av området. Staden och SL anvisade därför tillsammans mark inom området i november 2006.

Vid tiden för markanvisning fanns inte förutsättningar för att fatta ett inriktningsbeslut. De ekonomiska konsekvenserna för staden var helt avhängigt av utfallet ifrån uppgörelsen mellan staden och SL.

Idag när huvudavtalet är godkänt är de ekonomiska oklarheterna utredda och inriktningsbeslut kan fattas.

Tidigare beslut

2002-01-17: SBN beslutar att i huvudsak godkänna stadsbyggnadskontorets förslag för stadsutvecklingsområdet Nordvästra Kungsholmen.

2004-03-02: GFN godkänner samarbetsavtal med AB Storstockholm lokaltrafik om exploatering och kollektivtrafikdepåer i Stockholm.

2006-11-16: MN anvisar tillsammans med SL mark för kontors- och bostadsändamål inom fastigheterna Kristinebergs slott m.fl. till Skanska AB, AB Borätt och Ikano Bostaden AB.

2008-03-18: ExplN beslutar bl.a. att för sin del godkänna huvudavtal omfattande bl a ansvarsfördelning och fastighetsköp respektive försäljningar med SL och Stockholms läns landsting.

2008-04-03: SBN beslutar att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att börja planarbetet för kv Kristinebergs slott m.fl.

2008-06-09: KF beslutar att godkänna huvudavtal omfattande bl.a. ansvarsfördelning och fastighetsköp respektive försäljningar med SL och Stockholms läns landsting. KF medger exploateringsnämnden en utökad investeringsplan för år 2008 med 128 mnkr.

Kommande beslut

Nästa beslutstillfälle för exploateringsnämnden infaller vid detaljplaneremissen, preliminärt kv. 1 2009. Genomförandebeslut förväntas föreläggas exploateringsnämnden under 2010.

Utbyggnadsförslag

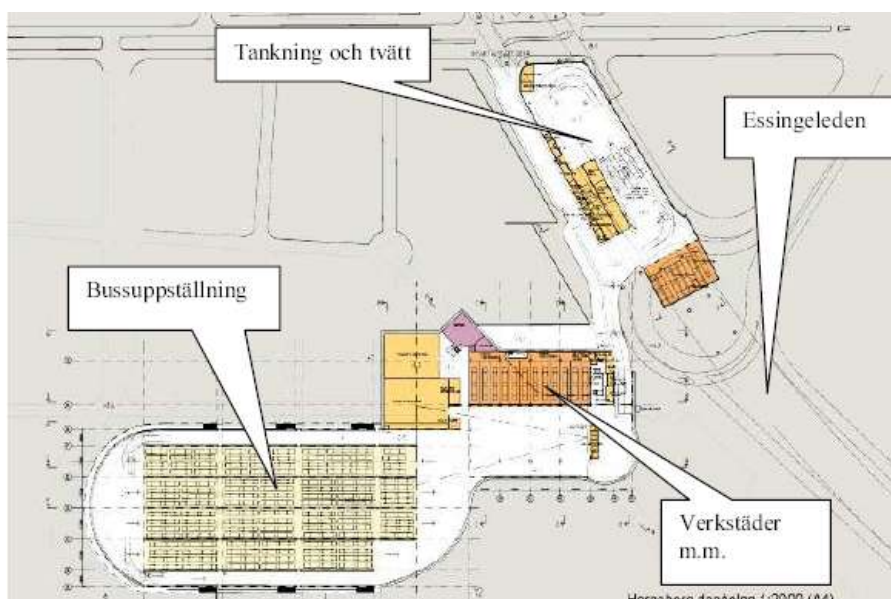
Hornsbergs bussdepå

Stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och SL har under flera år diskuterat olika ersättningslägen för den nuvarande bussdepån i Hornsberg. Då bussarna i depån trafikerar innerstaden har utgångspunkten varit att den nya anläggningen ska placeras i nära anslutning till dagens depå. Riskerna med etanolhantering har varit en viktig förutsättning vid planeringen för depåns placering och utformning. Då depån av miljöskäl ska ha dagsljus i utrymmen som används som stadigvarande arbetsställen har de förslag som inneburit nedsänkta- eller bergrums-lösningar fallit bort. Efter avvägning av ett flertal komplexa frågeställningar har parterna slutligen valt att gå vidare med en lösning som innebär att huvuddelen av bussdepån placeras under Kristinebergs idrottsplats. Den föreslagna lösningen är den som ger bäst genomförbarhet med godtagbara tekniska och ekonomiska-lösningar, samtidigt som viktiga intressen såsom bevarande av natur- och kulturmiljö och idrottsverksamhetens fortlevnad kan tas om hand.

Den föreslagna bussdepån kan delas in i tre delar:

1. Tankning och tvättning under Essingeleden bro.
2. Bussuppställning under Kristinebergs idrottsplats.
3. Verkstäder, personalparkering m.m. under delar av Kristinebergsparken samt under och inom framtida bebyggelse mellan Essingeleden och idrottsplatsen.

In- och utfart till depån sker från Lindhagensgatan, omedelbart väster om Essingeleden.



Förslag till ny bussdepå (KHR Rundquist arkitekter)

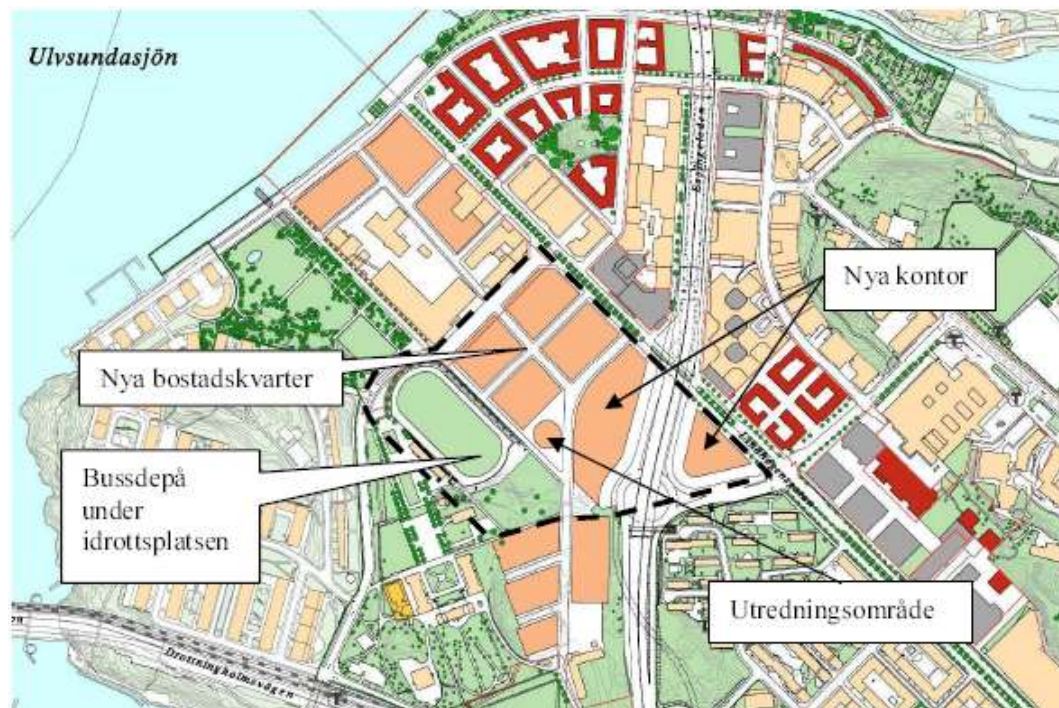
Bostäder och kontor

Mellan Lindhagensgatan och idrottsplatsen planeras fyra nya bostadskvarter, som totalt kan rymma upp mot 750 lägenheter.

Kontorsbebyggelse föreslås på ömse sidor om Essingeleden. Kontorsbebyggelsen utgör en bullerskärm mellan leden och bakomliggande bostäder, park m.m. Uppskattningsvis kan ca 80 000 kvm kontorsyta inrymmas i de nya byggnaderna.

Kristinebergs slottspark

Delar av Kristinebergs slottspark kommer att påverkas mycket kraftigt av omlokaliseringen av bussdepåverksamheten. Ett flertal äldre ädellövträd kommer sannolikt att försvinna. Ambitionen är att i möjligaste mån försöka minska påverkan på befintligt trädbestånd och lyfta fram det bestånd som blir kvar. Parken ska rustas upp, eventuellt med kompletterande trädplanteringar, och göras mer lättillgänglig.



Förslag till ny stadsstruktur inom området

Genomförande och tidplan

Evakuering av Kristinebergs IP

Kristinebergs idrottsplats måste under byggtiden av den nya bussdepån evakueras under en treårsperiod. Idrottsplatsen används för fotboll och friidrott. Fotbolls-anläggningen är hemmaplan för det allsvenska damlaget Djurgården/Älvsjö.

Idrottsförvaltningen har uppgett att behovet av en allsvensk arena samt ytor för övrig fotbollsverksamhet kan tillgodoses genom omfattande omflyttningar inom idrottsförvaltningens befintliga anläggningar.

En liknande omflyttning av friidrottsverksamheten kan dock inte ske utan att vissa åtgärder vidtas. Idrottsförvaltningen föreslår att Spånga idrottsplats uppgraderas till en A-klassad tävlingsarena. På så sätt kan även evakueringen av friidrottsverksamheten lösas. Idrottsförvaltningen har tagit fram en åtgärdslista på nödvändiga arbeten på Spånga IP i samarbete med Stockholms friidrottsförbund.

Den del av upprustningen av Spånga IP som är direkt knuten till evakueringen av Kristinebergs IP bedöms kosta 6,5 mnkr. Idrottsnämnden kommer den 2008-09-16 att föreläggas ett ärende om detta (Inriktningsbeslut avseende evakueringsåtgärder på Spånga IP inför planerade arbeten med bussdepå under Kristinebergs IP).

Då bussdepån är färdigbyggd ska Kristinebergs IP återställas för att åter kunna tas i bruk.

Samordning och utbyggnadsordning

Genomförandet av bussdepåprojektet med tillhörande bostads- och kontors-bebyggelse är mycket komplicerat och komplext och kräver samordning med närliggande projekt. Vid genomförandet av projektet kommer ombyggnaden av trafikplats Lindhagensgatan, som är belägen i direkt anslutning till bussdepån, att pågå parallellt. Extra stora krav ställs därför på samordning mellan staden, Vägverket och SL.

Området planeras att byggas ut i följande ordning:

- Evakuering av Kristinebergs IP.
- Evakuering av diverse ytor inom bussdepåområdet och anläggande av provisorier.
- Byggande av tank- och tvättanläggning samt verkstad.



- Byggande av bussdepå under Kristinebergs IP.
- Byggande av kontorshus väster om Essingeleden.
- Evakuering av kvarvarande verksamheter inom bussdepåområdet.
- Återställande av Kristinebergs IP.
- Nya bussdepån tas i bruk.
- Anläggande av gator m.m. inom före detta bussdepåområdet.
- Byggande av bostäder och kontor på före detta bussdepåområdet, öster om Essingeleden.

Tidplan

Projektet har en preliminär och översiktlig tidplan. Kontoret bedömer att arbetet med detaljplanen kommer att pågå i ytterligare två år. Byggstart för den nya bussdepån beräknas ske 2010 då även byggstart för kontorshuset öster om Essingeleden kan ske. Först då den nya bussdepån är klar och tagen i bruk, kan byggstart ske för bostäder och kontor öster om leden, preliminärt 2012.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Risken för tidsförskjutning i projektet är mycket stor. Projektet i sig är mycket komplext samtidigt som det har en stor påverkan på omgivningen. Frågor som kan komma att påverka och försena projektet är natur- och kulturvärden kopplade till bussdepåns läge vid Kristinebergsparken och Kristinebergs idrottsplats. Andra frågor som kan komma att påverka projektet och kräva omfattande utredningar är risk- och säkerhetsfrågor kopplade till bussdepåns läge invid Essingeleden. Även samlokaliseringsfrågor mellan bussdepå, bostäder och övriga verksamheter, så som närliggande industrier, kan leda till tidsförskjutningar och förändringar av projektet.

Ekonomiska konsekvenser för staden

Projektet ingår som ett delprojekt i stadsutvecklingsområdet Lindhagen. Stadsutvecklingsområdets budget skall vara balanserad och enligt den lägesredovisning som redovisades för exploateringsnämnden 2007-09-20 omfattar projektet utgifter och inkomster om 3 000 mnkr.

Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för projektet enligt nuvärdesmetoden och vilka budgetkonsekvenser projektet medför.

Stadens utgifter och intäkter

I enlighet med den breda uppgörelsen som staden, SL och Stockholm läns landsting har ingått gällande ansvarsfördelning, fastighetsköp och försäljningar ska staden överta SL:s fastighet och tomträtter inom bussdepåområdet. SL ska erhålla en tredimensionell fastighet innehållande bussdepå med tillhörande verksamheter.

Staden erlägger totalt 814 mnkr till SL för förvärv av fastigheten Kristinebergs slott 10. För åren 2008-2012 medför uppgörelsen följande investeringskonsekvenser för projektet:

	2008	2009	2010	2011	2012
Inv.utgifter mark (mnkr)	128	76	350		260

Enligt uppgörelsen bekostar SL evakuering, rivning av befintlig bebyggelse och marksanering inom Hornsbergs bussdepå. Staden ansvarar för evakuering av Kristinebergs IP medan SL svarar för återställande av idrottsplatsen till ursprunglig standard.

Stadens övriga utgifter utgörs främst av anläggande av ny infrastruktur inom området, samt kostnader för evakuering, diverse provisorier och flytt av ledningar.

De sammanlagda utgifterna, inklusive förvärvsutgifterna redovisade ovan, i löpande prisnivå beräknas till ca 1 100 mnkr, varav 1,7 mnkr är utgifter före år 2008, dvs. redan nedlagda utgifter.

Marken inom området skall enligt tecknade markanvisningsavtal säljas. Markpriserna är fastställda i markanvisningsavtalen och regleras genom ett särskilt framtaget index. Stadens försäljningsinkomster beräknas till 1 400 mnkr.

Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden tar hänsyn till kommande investeringar fr.o.m. beslutstillfället i löpande priser och beaktar de ekonomiska konsekvenserna både för investeringar, driftkostnader och intäkter.

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar i detta tidiga skede ett positivt nettonuvärde om 43 mnkr motsvarande 28 000 kr/ekvivalent lägenhet¹.

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 1 100 mnkr och investeringsinkomsterna till ca 1 400 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2007	2008	2009	2010	2011	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-1,7	-130,2	-94,5	-434,7	-76,8	-339,5	-1 077,4
Inkomster (exkl. försäljning)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nettoutgift (-) /-inkomst	-1,7	-130,2	-94,5	-434,7	-76,8	-339,5	-1 077,4
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	0,0	0,0	252,6	1 160,6	1 413,2

Stadens utgifter/inkomster för exploatering finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2008 – 2012 och behov av medel ska beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

Driftbudget

De beräknade drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till ca 3 mnkr per år. Kapitalkostnaderna (internränta och avskrivningar) för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 7 mnkr per år och minskar därefter något genom avskrivningar.

Reavinsten beräknas uppgå till totalt 430 mnkr exklusive omkostnader för försäljningar.

¹ Ekvivalent lägenhet motsvarar den sammanlagda tillkommande ytan (BTA) för bostäder, kommersiella lokaler etc. dividerat med 100 (en lägenhet motsvarar 100 kvm BTA).

Ekonomiska osäkerheter

Det finns en rad faktorer som kan påverka utformningen av projektet och tiden för genomförande (se Risker och osäkerhetsfaktorer). Det är svårt att i ett tidiga skede förutse stadens utgifter i projektet. Den stora utgiftsposten, förvärv, är fastställd och påverkas inte av ändrad utformning eller tidsförskjutningar. Övriga utgifter kan dock öka och förskjutas i tiden, men kontorets bedömning är att sådana förändringar endast påverkar nuvärdet marginellt.

Den största ekonomiska risken utgörs av tidpunkten för försäljningsinkomsterna. Tidsförskjutningar av dessa inkomster har stor påverkan på nuvärdet.

Slutsats-ekonomi

Investeringsutgifterna beräknas till 1 100 mnkr i löpande prisnivå, där förvärv av fastigheten Kristinebergs slott 10 från SL, utgör merparten av utgifterna. Trots höga utgifter har projektet ett positivt nuvärde. Projektet omfattar en betydande andel av stadsutvecklingsområdet Lindhagens budget och bidrar till stadens ambition att hålla en balanserad ekonomi för stadsutvecklingsområdet som helhet.

Övriga konsekvenser av projektet

-Tidig miljöbedömning

Miljöförvaltningen har tagit fram ett underlag för miljökonsekvensbeskrivning för projektet. Förvaltningen bedömer att buller, luftkvalitet, rekreation och parkmark samt samlokalisering utgör väsentliga frågor att belysa i miljökonsekvensbeskrivningen och att beakta i planarbetet.

-Kompensation för ianspråktagen grönyta

I samband med utbyggnaden av Lindhagenområdet kommer flera parker anläggas och upprustas, vilket utgör kompensation för den grönyta som tas i anspråk inom stadsutvecklingsområdet. Avvägning mellan nybebyggelse och friytor har skett samlat för hela området.

Den naturmiljö som går förlorad i detta projekt är värdefull. I samband med projektet görs en satsning på att rusta upp och stärka den kvarvarande naturmiljön. Under det fortsatta detaljplanarbetet kommer frågan om grönyta och naturmiljö att vidareutvecklas.



- Tillgänglighet

Tillgänglighetsfrågorna kommer att behandlas i kommande detaljplanearbete.

-Måluppfyllelse

Projektet stämmer med stadens mål att utveckla Stockholm och planera för en långsiktig bostadsförsörjning och inryms inom stadens "Vision 2030".

En utbyggnad av området innebär dessutom att en stor och viktig del av utvecklingsplanerna för Lindhagenområdet fullföljs.

-Näringsliv och jobb i regionen

Kontoret bedömer att projektet har en positiv påverkan på näringslivet i regionen. Arbetstillfällena kommer att skapas dels under utbyggnadstiden dels genom de verksamheter som ska bedrivas i området. Dessutom möjliggörs ytterligare inflyttning av arbetskraft i regionen.

-Påverkan på barn

Lindhagenområdet planeras att bli en stadsdel med tät innerstadsstruktur. Som kompensation för den täta strukturen med de relativt små bostadsgårdarna som hittills planerats och delvis börjat byggas, kommer parker att anläggas och upprustas. Parkerna kommer bli mötesplatser där barn och vuxna träffas för lek, nöje och avkoppling.

Förskolor planeras inom området för att tillgodose det behov av 2-3 förskolor som stadsdelsförvaltningen har uppgett.

Samråd och information till andra förvaltningar

Kontoret har diskuterat utbyggnadsförslaget med stadsbyggnadskontoret, idrottsförvaltningen och stadsdelsförvaltningen. Stadsdelsförvaltningen framför att det finns behov av specialbostäder i form av gruppboheter inom området. Vidare är stadsdelsförvaltningen mycket angelägen om att bussdepån placeras så att de gamla ekarna i den så kallade ekparken kan bevaras.

Inför ärendets behandling i kommunfullmäktige har stadsledningskontoret kontaktats och informerats.

Exploateringskontorets synpunkter och förslag

En utbyggnad av området vid Hornsbergs bussdepå innebär att en väsentlig del av utvecklingsplanerna för Lindhagenområdet kan fullföljas. En idag lågt utnyttjad plats används på ett mer effektivt sätt, där bussdepåverksamhet, idrott, kontor och bostäder kan samexistera. Stadsdelen utvecklas till ett område med tät innerstadsstruktur där SL:s bussdepå inryms och kan bedrivas på ett resurseffektivt sätt. Kommunikationsvägarna förbättras och olika delar inom området kan knytas samman. Förbindelserna mellan Lindhagensgatan och Kristinebergsparken tydliggörs. Trots att Kristinebergs slottspark kommer påverkas kraftigt av exploateringen är ambitionen att stärka parkens värdefulla naturmiljöer och öka parkens rekreativsvärde.

Investeringsutgifterna inom projektet är stora, men bedöms täckas av de inkomster som projektet genererar.

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoret att exploateringsnämnden godkänner fortsatt utredning av förutsättningarna för exploatering av Hornsbergs bussdepå på Kungsholmen.

Slut