

**9****Slutredovisning av exploateringsprojekt 9154 – Norsborgsdepån
(sbf/2010:459)****Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämndens förslag till kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige godkänner slutredovisningen för exploateringsprojekt 9154 - Norsborgsdepån.

Sammanfattning

Exploateringsprojektet syftar till att möjliggöra en ny tunnelbanedepå i berget under Eriksbergsåsen för att möta SL:s behov av att öka depåkapaciteten längs röda linjen. I projektet har en verkstadsbyggnad, tågtvätt samt uppställningstunnlar för tunnelbanetåg byggts.

Projektet bedöms ha uppnått nyttomålen samt projektmålen.

Fastställd budget för genomförandet innebär en nettointäkt om 8 124 000 kronor (kr). Utfallet för projektet blev en nettointäkt om 8 220 000 kr.

För stadsmiljöenheten bedöms de faktiska driftkostnaderna öka med -13 800 kr per år till -33 800 kr jämfört med -20 000 kr som var den driftkostnad som uppskattades vid godkännande av genomförandebudgeten. Det beror på att kommunen övertog gångbanan på Hallundavägens norra sida.

För VA-avdelningen bedöms nettokapitalkostnaden bli - 41 000 kr per år istället för ett netto på 0 kr i kapitalkostnad som beräknades när genomförandebudgeten godkändes.

VA-avdelningen övertog även den dagvattendamm som anlades i projektet, driftkostnader för denna ingår inte i bedömningen ovan.

2020-11-06

Dnr sbf/2010:459

Ärendet

Exploateringsprojektet syftar till att möjliggöra en ny tunnelbanedepå i berget under Eriksbergsåsen för att möta SL:s behov av att öka depåkapaciteten längs röda linjen. I december 2011 antog kommunfullmäktige detaljplanen och godkände förslag till exploateringsavtal och genomförandebudget för projektet (2011-12-15 § 198).

I september 2016 godkände kommunfullmäktige två förändringar i projektet (2016-09-29, § 164). Den ena förändringen var ett tillägg till exploateringsavtalet som innebar att arbetstunneln inte behövde stängas igen efter byggtiden utan att markområdet runt tunneln kunde överlåtas till Trafikförvaltningen för att användas som räddnings- och servicetunnel till depån. Den andra förändringen innebar att kommunen övertog en gångbana längs norra sidan av Hallundavägen.

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2020-10-22, utgör underlag för beslutet.

**Referens**

Emma Rolfsson

emma.rolfsson@botkyrka.se

Mottagare

Samhällsbyggnadsnämnden

Slutredovisning av exploateringsprojekt 9154 - Norsborgsdepån

Diarienummer: sbf/2010:459

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämndens förslag till kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige godkänner slutredovisningen för exploateringsprojekt 9154 - Norsborgsdepån.

Sammanfattning

Exploateringsprojektet syftar till att möjliggöra en ny tunnelbanedepå i berget under Eriksbergsåsen för att möta SL:s behov av att öka depåkapaciteten längs röda linjen. I projektet har en verkstadsbyggnad, tågtvätt samt uppställningstunnlar för tunnelbanetåg byggts.

Projektet bedöms ha uppnått nyttomålen samt projektmålen.

Fastställd budget för genomförandet innebär en nettointäkt om 8 124 000 kronor (kr). Utfallet för projektet blev en nettointäkt om 8 220 000 kr.

För stadsmiljöenheten bedöms de faktiska driftkostnaderna öka med -13 800 kr per år till -33 800 kr jämfört med -20 000 kr som var den driftkostnad som uppskattades vid godkännande av genomförandebudgeten. Det beror på att kommunen övertog gångbanan på Hallundavägens norra sida.

För VA-avdelningen bedöms netto kapitalkostnaden bli - 41 000 kr per år istället för ett netto på 0 kr i kapitalkostnad som beräknades när genomförandebudgeten godkändes. VA-avdelningen övertog även den dagvattendamm som anlades i projektet, driftkostnader för denna ingår inte i bedömningen ovan.

Ärendet

Exploateringsprojektet syftar till att möjliggöra en ny tunnelbanedepå i berget under Eriksbergsåsen för att möta SL:s behov av att öka depåkapaciteten längs röda linjen. I



projektet har en verkstadsbyggnad, tågsvägg samt uppställningstunnlar för tunnelbanetåg byggts.

I december 2011 antog kommunfullmäktige detaljplanen och godkände förslag till exploateringsavtal och genomförandebudget för projektet (2011-12-15 § 198).

I september 2016 godkände kommunfullmäktige två förändringar i projektet (2016-09-29, § 164). Den ena förändringen var ett tillägg till exploateringsavtalet som innebar att arbetstunneln inte behövde stängas igen efter byggtiden utan att markområdet runt tunneln kunde överlåtas till Trafikförvaltningen för att användas som räddnings- och servicetunnel till depån. Den andra förändringen innebar att kommunen övertog en gångbana längs norra sidan av Hallundavägen.

Projektets resultat

Måluppfyllelse

Projektet bedöms ha uppnått nyttomålen samt projektmålen.

Tidplan

Projektet höll den tidplan som fanns för planskedet. För genomförandeskedet angavs att det depåanläggningen skulle ta cirka 4 år att bygga ut.

Uppföljning av exploateringsavtal

Under 2018 gick kommunen och Trafikförvaltningen igenom de gällande avtalen och tecknade en överenskommelse om att frågor i enlighet med avtalen klarats ut mellan parterna.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Fastställd budget för genomförandet innebär en nettointäkt om 8 124 000 kr. Utfallet för projektet blev en nettointäkt om 8 220 000 kr. Det vill säga + 96 000 kr jämfört med beslutad genomförandebudget.

I och med beslutet om att permanenta räddnings- och servicetunneln kunde kommunen överlåta det tredimensionella markutrymmet runt tunneln samt vid infarten från St Botvidsväg. Det ledde till en ökad markintäkt om 250 000 kr. Samtidigt bidrog det till ökade kostnader för personalresurser. Nettoresultatet på omsättningstillgången blir därför +176 000 kr jämfört med genomförandebudgeten.

På anläggningstillgången för VA blir nettoresultatet -80 000 kr jämfört med genomförandebudgeten.

Driftkonsekvenser

För stadsmiljöenheten bedöms de faktiska driftkostnaderna öka med -13 800 kr per år till -33 800 kr jämfört med -20 000 kr som var den driftkostnad som uppskattades vid godkännande av genomförandebudgeten. Det beror på att kommunen övertog gångbanan på Hallundavägens norra sida.



Kapitalkostnaderna för både stadsmiljöenheten och VA-avdelningen har förändrats dels eftersom att både kostnader för utbyggnad och intäkterna blivit lägre. Kapitalkostnadernas storlek påverkas även av att både Stadsmiljöenheten och VA-avdelningen har gått över till komponentavskrivning på sina anläggningar sedan den beslutade genomförandebudgeten antogs. Övergången till komponentavskrivning leder generellt till att kapitalkostnaderna minskar eftersom det bestående värdet i anläggningen inte skrivs av. Samtidigt har även beräkningssättet för VA-anslutningsavgiftens kapitalkostnad förändrats. Detta leder till att VA-avdelningen i detta projekt får en netto kapitalkostnad på -41 000 kr istället för ett netto på 0 kr i kapitalkostnad som beräknades när genomförandebudgeten godkändes. VA-avdelningen övertog även den dagvattendamm som anlades i projektet, driftkostnader för denna ingår inte i bedömningen ovan.

Kapitalkostnaderna för stadsmiljöenheten kan förändras om ny normering för gatukostnadsersättning införs i kommunen. Ny normering leder till att den årliga drift- och kapitalkostnaden för Stadsmiljöenheten ökar från -33 800 kr utan ny normering till -168 800 kr med ny normering.

Carina Molin
Samhällsbyggnadsdirektör

Sara Hagelin
Mark- och exploateringschef

Bilagor

Bilaga 1 – Slutredovisning med tillhörande bilagor

Expedieras till

Kommunstyrelsen

Emma Rolfsson, mark- och exploateringsingenjör

Sara Hagelin, mark- och exploateringschef

Madelene Fredriksson, investeringscontroller samhällsbyggnadsförvaltningen



Referens
Emma Rolfsson

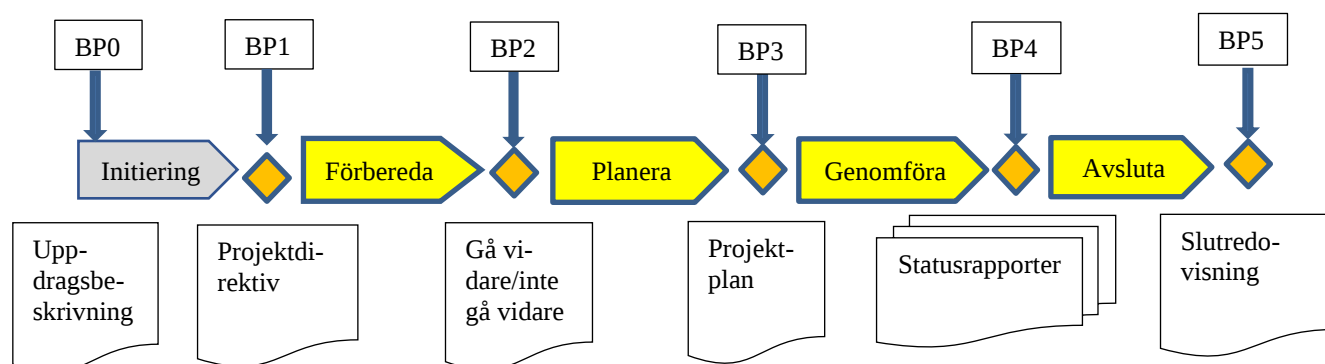
Mottagare
Projektporten

Slutredovisning godkänd av projektporten
2020-10-26

Slutredovisning för projekt 9154 Norsborgsdepån

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	2
Bakgrund.....	2
Måluppfyllelse.....	2
Ekonomisk redovisning	3
Tidplan.....	3
Konstnärlig utsmyckning.....	4
Kvalitet (omfattning).....	4
Personresurser	4
Driftkonsekvenser	4
Erfarenheter och förbättringar.....	5
Övrigt, kommentar.....	5



2020-10-26

Sammanfattning

Exploateringsprojektet syftar till att möjliggöra en ny tunnelbanedepå i berget under Eriksbergsåsen för att möta SL:s behov av att öka depåkapaciteten längs röda linjen.

I december 2011 antog kommunfullmäktige detaljplanen och godkände förslag till exploateringsavtal och genomförandebudget för projektet (2011-12-15 § 198).

I september 2016 godkände kommunfullmäktige två förändringar i projektet (2016-09-29, § 164). Den ena förändringen var ett tillägg till exploateringsavtalet som innebar att arbetstunneln inte behövde stängas igen efter byggtiden utan att markområdet runt tunneln kunde överlåtas till Trafikförvaltningen för att användas som räddnings- och servicetunnel till depån. Den andra förändringen innebar att kommunen övertog en gångbana längs norra sidan av Hallundavägen.

Projektet bedöms ha uppnått nyttomålen samt projektmålen.

Bakgrund

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) utför en uppgradering av den röda tunnelbanelinjen för att möjliggöra utökad trafik. Uppgraderingen består i att nya tunnelbanetåg köps in, en ny tunnelbanedepå byggs (anpassad till de nya tågen) och befintliga depåer rustas upp. SL inkom med ett önskemål om att den nya depåanläggningen skulle inrymmas i Eriksbergsåsen. Exploateringsprojektet syftar till att möjliggöra en ny tunnelbanedepå i berget under Eriksbergsåsen för att möta SL:s behov av att öka depåkapaciteten längs röda linjen.

I december 2011 antog kommunfullmäktige detaljplanen och godkände förslag till exploateringsavtal och genomförandebudget för projektet (2011-12-15 § 198).

I september 2016 godkände kommunfullmäktige två förändringar i projektet (2016-09-29, § 164). Den ena förändringen var ett tillägg till exploateringsavtalet som innebar att arbetstunneln inte behövde stängas igen efter byggtiden utan att markområdet runt tunneln kunde överlåtas till Trafikförvaltningen för att användas som räddnings- och servicetunnel till depån. Den andra förändringen innebar att kommunen övertog en gångbana längs norra sidan av Hallundavägen.

Måluppfyllelse

Nyttomålen i projektbeskrivningen var:

1. Ny depå skapar förutsättningar för tätare tunnelbanetrafik på röda linjen.
2. Ny depå medför fler arbetsplatser.
3. Norsborgs tunnelbanestation befolkas fler tider på dygnet.
4. Norsborgs tunnelbanestation uppfattas som tryggt att vistas i.

2020-10-26

Projektet har bidragit till att uppnå nyttomålen genom att tunnelbanedepån har byggts och den är anpassad för de nya tunnelbanetågen. I depån finns cirka 100 arbetsplatser och här utförs både drift och underhåll av tågen. Området runt tunnelbanestationen befolkas fler tider på dygnet då arbeten i depån kommer att ske dygnet runt. I ett parallellt projekt hos Trafikförvaltningen har tunnelbanestationerna i Norsborg och Hallunda rustats upp.

Projektmålen i projektbeskrivningen var:

1. Laga kraftvunnen detaljplan för Depå tunnelbana i Norsborg
2. Tidig dialog och information med berörda ska samordnas med SL
3. Värmeförsörjning och god energihushållning är aspekter som kommer att beaktas i detaljplanarbetet.

Projektmålen bedöms ha uppnåtts. Detaljplanen för tunnelbanedepån vann laga kraft 2012-01-19. Under projektets gång så har kommunikation med berörda samordnats mellan kommunen och SL/Trafikförvaltningen på ett lyckat sätt. Enligt detaljplanens genomförandebeskrivning planerades att anläggningen skulle anslutas till fjärrvärme för värmeförsörjning.

Ekonomisk redovisning

Fastställd budget för genomförandet innebär en nettointäkt om 8 124 000 kr. Utfallet för projektet blev en nettointäkt om 8 220 000 kr. Alltså + 96 000 kronor jämfört med beslutad genomförandebudget.

I och med beslutet om att permanenta räddnings- och servicetunneln kunde kommunen överlåta det tredimensionella markutrymmet runt tunneln samt vid infarten från St Botvidsväg. Det ledde till en ökad markintäkt om 250 000 kronor. Samtidigt bidrog det till ökade kostnader för personalresurser. Nettoresultatet på omsättningstillgången blir därför +176 000 kronor jämfört med genomförandebudgeten.

På anläggningstillgången för VA blir nettoresultatet -80 000 kronor jämfört med genomförandebudgeten.

Tidplan

Projektet har hållit den tidplan som fanns i projektbeskrivningen för planskedet.

Tidplanen var att planen skulle godkännas i samhällsbyggnadsnämnden i september 2011 och vinna laga kraft vid årsskiftet 2011/2012. Utfallet blev att detaljplanen godkändes av samhällsbyggnadsnämnden 2011-08-30 och antogs i kommunfullmäktige 2011-12-15. Detaljplanen vann laga kraft 2012-01-19.

I projektbeskrivningen fanns ingen tidplan för genomförandet. Men i tjänsteskrivelsen från kommunledningsförvaltningen daterad 2011-11-16 står det att depåanläggningen kommer att ta cirka 4 år att bygga ut. Depån skulle vara färdigställd tills de nya tunnelbanetågen kunde börja levereras och detta lyckades. Under 2018 gick kommunen och Trafikförvaltningen

2020-10-26

igenom de gällande avtalen och tecknade en överenskommelse om att frågor i enlighet med avtalen klarats ut mellan parterna.

Konstnärlig utsmyckning

Enligt exploateringsavtalet (§ 4.1) uppfyller SL kravet på konstnärlig utsmyckning genom en hög ambition i gestaltningen av exploateringen samt komplettering av konsten i samband med upprustning av tunnelbanestationerna Hallunda och Norsborg.

Kvalitet (omfattning)

I projektet togs ett gestaltungsprogram fram under planskedet. I exploateringsavtalet åtog sig SL att i huvudsak följa gestaltungsprogrammet under genomförandet av exploateringen. Detta bedöms ha uppfyllts väl, en avvikelse finns dock vad gäller ventilationstornen.

Personresurser

Projektgruppen har bestått av:

- Projektledare, mark- och exploateringsenheten SBF
- Planarkitekt, planenheten SBF
- Gatuförvaltare (och senare byggprojektledare), stadsmiljöenheten SBF
- Miljöhandläggare, miljöenheten SBF
- Bygglovhandläggare, bygglovenheten SBF
- VA-handläggare, VA-enheten TEF

Vid genomförande av projektet har avstämningar även skett med bland annat skogsförvaltare på stadsmiljöenheten SBF och anläggningsansvarig idrott & anläggning på kultur- och fritidsförvaltningen.

Totalt har projektgruppen tidsredovisat för en kostnad om 1 900 000 kr, vilket motsvarar cirka 2 370 timmar. Av den totala summan avser cirka 1 700 000 kr (cirka 2 120 timmar) personal på samhällsbyggnadsförvaltningen och 200 000 kr (cirka 250 timmar) VA (tekniska förvaltningen).

Den största andelen av tiden; cirka 1 300 000 kr för personal på samhällsbyggnadsförvaltningen respektive 60 000 kr på VA (tekniska förvaltningen), användes under planskedet då planprogram och detaljplan togs fram.

Driftkonsekvenser

För stadsmiljöenheten bedöms de faktiska driftkostnaderna öka med -13 800 kronor per år till -33 800 kronor jämfört med -20 000 kronor som var den driftkostnad som uppskattades vid godkännande av genomförandebudgeten. Det beror på att kommunen övertog gångbanan på Hallundavägens norra sida.

Kapitalkostnaderna för både stadsmiljöenheten och VA-avdelningen har förändrats dels eftersom både kostnader för utbyggnad och intäkter blivit lägre. Dels eftersom

2020-10-26

stadsmiljöenheten och VA-avdelningen har gått över till komponentavskrivning på sina anläggningar sedan den beslutade genomförandebudgeten antogs. Övergången till komponentavskrivning leder generellt till att kapitalkostnaderna minskar eftersom det bestående värdet i anläggningen inte skrivs av. Samtidigt har även beräkningssättet för VA-anslutningsavgiftens kapitalkostnad förändrats. Detta leder till att VA-avdelningen i detta projekt får en netto kapitalkostnad på - 41 000 kronor istället för ett netto på 0 kronor i kapitaltjänstkostnad som beräknades när genomförandebudgeten godkändes. VA-avdelningen övertog även den dagvat-tendamm som anlades i projektet, driftkostnader för denna ingår inte i bedömningen ovan.

Kapitalkostnaderna för stadsmiljöenheten kan förändras om ny normering för gatukostnadsersättning införs i kommunen. Ny normering leder till att den årliga drift- och kapitalkostnaden för Stadsmiljöenheten ökar från - 33 800 kronor utan ny normering till - 168 800 kronor med ny normering.

Erfarenheter och förbättringar

Att samordningsmöten mellan kommunen och exploatören har hållits kontinuerligt även i genomförandeskedet har underlättat vid avtalsuppföljning och att vi kunnat ställa krav och säkerställa att avtalet följs fortlöpande.

Samarbetet med exploatören har fungerat väl.

Övrigt, kommentar

När detaljplanen togs fram möjliggjordes det för 4 tunnlar att ställa upp tunnelbanevagnar i Eriksbergsåsen. Under genomförandet har SL/Trafikförvaltningen valt att endast spränga ut 3 uppställningstunnlar vilket medför att det finns möjligheter att utöka depån genom att spränga ut ytterligare en tunnel i framtiden.

Projektet har varit lyckat ur ett flertal aspekter, däribland tidplan, budget och samordning med exploatören.

Bilagor

1. Ekonomisk redovisning
2. Detaljplan

Exploateringsprojekt
Botkyrka Kommun

PROJEKTBUDET Upprättad: **2011-11-17**
Projekt: **9154 Norsborgsdepån**
Projektledare: **Nina Vesterli**

Uppföljning **2020-10-21**

Projektledare: **Emma Rolfsson**

TOTAL PROJEKTBUDET	Kostnader	Intäkter	Netto
	Kr	Kr	Kr
EXPLOATERING			
Mark (från reserven)	26 000		-26 000
Mark		8 150 000	8 150 000
Övriga kostnader	1 400 000		-1 400 000
Planavgifter		1 400 000	1 400 000
Summa generell exploatering	1 426 000	9 550 000	8 124 000
INVESTERING ALLMÄN PLATS			
Utgifter gata/park	8 000 000	8 000 000	0
Mark (från reserven)			0
Summa allmän plats	8 000 000	8 000 000	0
INVESTERING VATTEN/AVLOPP			
Utgifter VA	4 000 000		-4 000 000
Anläggningsavgifter VA		4 000 000	4 000 000
Summa kommunalt va	4 000 000	4 000 000	0
TOTAL	13 426 000	21 550 000	8 124 000

Utfall

Kostnader	Intäkter	Netto	Avvikelser
Kr	Kr	Kr	Kr
26 000		-26 000	0
	8 400 000	8 400 000	250 000
1 815 000	822 000	-993 000	407 000
	919 000	919 000	-481 000
1 841 000	10 141 000	8 300 000	176 000
4 140 000	4 140 000	0	0
		0	0
4 140 000	4 140 000	0	0
3 292 000		-3 292 000	708 000
	3 212 000	3 212 000	-788 000
3 292 000	3 212 000	-80 000	-80 000
9 273 000	17 493 000	8 220 000	96 000

DRIFTKONSEKVENSER

Kommunal årlig driftbudget (snitt):	Kr	Kr	Kr
-driftkostnad gata o park	20 000	0	-20 000
- allmän plats (kapitaltjänst)	0	0	0
- vatten/avlopp (kapitaltjänst)	202 000	202 000	0
TOTALT	222 000	202 000	-20 000

Eventuellt tillkommande driftkonsekvens för Dagvattendamm på Kärsbyskolan

DRIFTKONSEKVENSER

Kr	Kr	Kr
33 800	0	-33 800
135 000	135 000	0
138 000	97 000	-41 000
306 800	232 000	-74 800

Eventuellt tillkommande driftkonsekvens för Dagvattendamm på Kärsbyskolan

Ny normering

Kr	Kr	Kr
33 800	0	-33 800
135 000	0	-135 000
138 000	97 000	-41 000
306 800	97 000	-209 800

Eventuellt tillkommande driftkonsekvens för Dagvattendamm på Kärsbyskolan

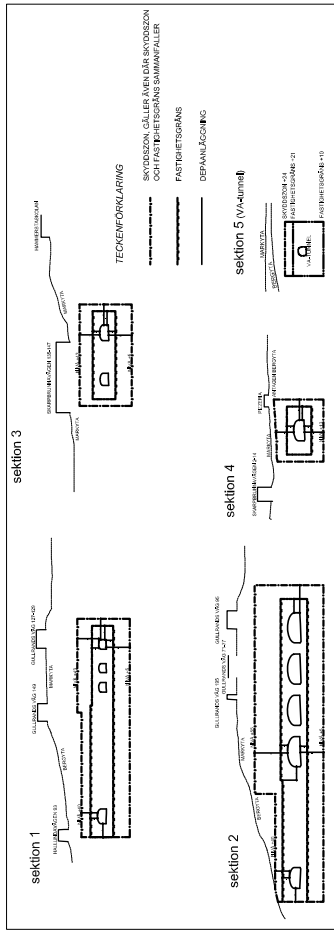
Kommunal årlig driftbudget (snitt):
-driftkostnad gata o park
- allmän plats (kapitaltjänst)
- vatten/avlopp (kapitaltjänst)
TOTALT



ILLUSTRATIONSKARTA



SEKTIONER



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med närvarande beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelserna från tilläggsskiktet. Endast angivna ändringar och utvidgningar är tillåtna.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Plangräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK

Allmänna platser

Huvudgata

Lokalväg

Natur

Kvartermark

Parkering

Krokt, parkering

Tunnelbaneträff, depåanläggning

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg

Tunnelbaneträff, depåanläggning i berg