



Handläggare: 2003-01-23
Britt-Marie Salmén, tel: 508 273 40
Region Innerstad, park- och gatubyrån
Monica Almquist, tel: 508 262 52
Region Innerstad, markbyrån

Dnr 99-601-801

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Utbyggnad av Lindhagensgatan – genomförandebeslut
Återremiss**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner investeringsutgifter om 91 mnkr (förväntad prisnivå) och investeringsinkomster om 40 mnkr enligt kontorets utlåtande samt ger kontoret i uppdrag att genomföra utbyggnad av Lindhagensgatan som esplanad (genomförandebeslut).
2. Gatu- och fastighetsnämnden underställer beslutet för kommunfullmäktiges godkännande.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

SAMMANFATTNING

Västra Kungsholmen står inför en omfattande förnyelse. Ca 3000 nya lägenheter och 350.000 kvm kontor skall byggas enligt godkänt Program för Nordvästra Kungsholmen. Ärendet "Nordvästra Kungsholmen - Mål och totalekonomi" där också Lindhagensgatan ingår, beslutades i huvudsak i gatu- och fastighetsnämnden 2002-12-17. Ett mål är att exploaterings- och intäktsekonomin skall vara balanserad och skapa förutsättningar för rimliga drift- och underhållskostnader i stadens anläggningar.

Ett förslag till ombyggnad av Lindhagensgatan återremitterades av Gatu- och fastighetsnämnden 2001-05-29, med motiveringen att undersöka hur stadens kostnader kan minskas. Den exploateringskalkyl som presenterades för nämnden våren 2001 låg på 95 mnkr, vilket motsvarar 100 mnkr i prisnivå hösten 2002. Efter kompletterande studier och omprövningar är nu kalkylen 20 mnkr lägre. Stadens utgifter för byggande av Lindhagensgatan omfattar utredningar, projektering, gatubyggnad, belysning, ledningar m m och beräknas till 80 mnkr (år 2002:s nivå). Bidrag från Skanska (Kv Gångaren) enligt exploateringsavtal är 10 mnkr. Bidrag i kommande avtal i samband med planarbete för SL:s bussgarage och Biovitrum fastighet kalkyleras till ca 30 mnkr. Staden innehar tomträttsmark och fastigheter längs Lindhagensgatan som innebär att staden i princip bör stå för ca 35 mnkr av gatubyggnaden.

Inom totalekonomin för exploateringen av Nordvästra Kungsholmen utgör Lindhagensgatan ca 3%. Staden får då en sliten gata upprustad till en modern esplanadgata med ökad trafiksäkerhet, anpassad till omgivningen och genomförbar relativt oberoende av utbyggnadstakten omkring.

Kontorets bedömning är att om man vill upprusta gatan i hela dess längd (1,2 km), vilket är stadens ambitioner för Nordvästra Kungsholmen, ligger kostnaden på den nivå som här anges. Kostnaden är inte högre än andra liknande projekt. De ytmaterial som föreslås är standard för staden, och de ledningsarbeten som gatan medför är minimerade. Drift – och underhållskostnaderna bedöms bli oförändrade eller något lägre än idag.

Investeringsutgifterna för genomförandet beräknas till ca 91 mnkr (förväntad prisnivå, dvs 80 mnkr uppräknat med index resp. år t o m 2007), investeringsinkomsterna till ca 40 mnkr. Utgifterna ingår i Gfk:s förslag till verksamhetsplan för 2003 och kommer att beaktas vid upprättande av investeringsplan för 2004 med flerårsberäkningar för 2005-2006.

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetskontoret godkänner förslag till investeringsutgifter och investeringsinkomster enligt kontorets utlåtande samt underställer beslutet för kommunfullmäktiges godkännande.

UTLÅTANDE

Upprustningen av Lindhagensgatan

Bakgrund och tidigare beslut

Västra Kungsholmen står inför en omfattande förnyelse. Stadsbyggnadsnämnden godkände 2002-01-17 ett program för Nordvästra Kungsholmen, som innebär blandad stadsbebyggelse med totalt c a 3.500 nya lägenheter och c a 350.000 kvm kontor. En snabb näringslivsutveckling pågår och flera stora svenska företag förlägger sina huvudkontor till området. Lindhagensgatan är områdets viktigaste gata, som ligger centralt och binder samman området sinsemellan och med övriga delar av staden.

Kontoret redovisade ett förslag till upprustning av del av Lindhagensgatan för gatu- och fastighetsnämnden 1999-10-19. Förslaget omfattade endast delen mellan Lindhagensplan och Kellgrensgatan, d v s c a 500 meter av Lindhagensgatans totala 1.200 meter. Syftet var främst att reglera förhållandena för Kv Gångaren och kontoret förslog nämnden att besluta om gatukostnadsersättning. Nämnden återremitterade ärendet 1999-11-02, och angav som skäl b l a att om det är motiverat att ta ut gatukostnadsersättning, t ex vid nyexploatering, så kan fastighetsägarens andel av exploateringskostnaderna regleras genom avtal

Sedan år 2000 har ett programarbete för Nordvästra Kungsholmen pågått inom stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret. 2001-05-15 redovisade gatu – och fastighetskontoret ett förslag till upprustning av Lindhagensgatan i hela dess sträckning, från Lindhagensplan ner till Ulvsundasjön. Ärendet återremitterades 2001-05-29 med följande motivering: ”Nordvästra Kungsholmen genomgår nu en viktig och sedan länge önskad utveckling. Ombyggnaden av Lindhagensgatan är en del i denna utveckling. Nämnden är därför angelägen om en snar lösning. Stadens kostnader för denna ombyggnad beräknas dock i detta ärende bli alltför hög. Kontoret ges därför i uppdrag att undersöka hur stadens kostnader kan minskas genom såväl förändringar av ombyggnaden som annan finansiering. Inför ett beslut vill nämnden även få klart hur denna ombyggnad påverkar andra planerade investeringar.”

Gatu- och fastighetsnämnden godkände 2002-12-17 i huvudsak ärendet ”Nordvästra Kungsholmen. Mål och totalekonomi” för 3100 nya lägenheter och 35.000 kvm lokaler. Där framgår den ekonomiska kopplingen mellan Lindhagensgatans ombyggnad och exploateringen av Nordvästra Kungsholmen. Ett mål är att exploaterings- och intäktsekonomin skall vara balanserad och skapa förutsättningar för rimliga drift- och underhållskostnader i stadens anläggningar. Ett annat mål är att tidssamordna byggandet av gator, ledningar, park, bostäder och arbetsplatser så att stadsdelen kan fungera för de som bor och arbetar i den.

Mål för kontorets arbete med Lindhagensgatan

Kontoret har arbetat vidare med Gatu- och fastighetsnämndens beslut som utgångspunkt. Övergripande målsättningar och krav för Lindhagensgatan har formulerats utifrån programmet.

Utformning

- Skapa en gata med god standard för alla trafikantgrupper med befintlig och planerad bebyggelse som utgångspunkt.
- Tillgodose behovet av kollektivtrafik.
- Ge gatan en utformning som ger området en tydlig identitet och får området att hänga samman, även med det inre Kungsholmen.

Förslag till utformning

God standard för alla trafikantgrupper inklusive funktionshindrade skall tillskapas samtidigt som gatan skall ge området en tydlig identitet. Gatan föreslås som en esplanad med två trädrader i en gräsplanterad mittrefuge från Lindhagensplan till Ulvsundasjön. Detta blir ett genomgående tema, som fortsätter på Drottningholmsvägens överdäckning. Esplanaden kan fullföljas ända fram upp mot Kronobergsparken, och binder därmed ihop Kungsholmens yttre delar med de inre via Lindhagensplan som utgör nod i systemet.

Mellan Lindhagensplan och Strandbergsgatan där gatan är bredare, planteras också en trädrad på varje sida längs gång- och cykelbanan. Upprustningen innebär nya enkelriktade cykelbanor vid sidan om gångbanorna samt ny belysning på hela sträckan. Gångbanorna har dimensionerats med plats för serveringsbord längs fasaderna.

Utformningen stämmer med ”Trädplanen för Kungsholmen” som Gatu- och fastighetsnämnden godkände våren år 2002. Miljöförvaltningen skrev då i sitt remissvar : ” Den stora satsningen på träd i Lindhagensgatans hela sträckning är positiv, både för lokalklimat och biologisk rening.”

Valet av material är det som är normalt för Stockholms innerstad, såsom betongplattor, kantsten i granit och asfalterad cykelbana och körbana. Träden i mitten står i en något upphöjd gräsyta. Träden kommer att vara relativt stora vid planteringstillfället och sorten är Kejsarlind (*Tilia x europaea* ”Pallida”) som är lämplig i denna miljö både vad gäller växtsätt, storlek och tålighet. Uppstamning till fri höjd, 4.6 m, sker kontinuerligt i den takt som linden växer och trafiken kräver.

5 år

10 år

30 år

*Lindhagensgatan mellan Lindhagensplan och Strandbergsgatan (38 m)
Trädens storlek antal år efter planteringstillfället.*

5år

10 år

30 år

Lindhagensgatan mellan Strandbergsgatan och kajen vid Ulvsundasjön

(30 m). Trädens storlek antal år efter planteringstillfället.

Etapputbyggnad

C a hälften av Lindhagensgatans sydvästra sida (c a 600 m)gränsar mot SL och Biovitrum där ett iordningställande av marken kan komma att dröja mycket länge. Det är emellertid viktigt att Lindhagensgatan kan anläggas i ett tidigt skede, så att en färdig miljö skapas, som i sin tur torde stimulera till intressanta etableringar. Mittplanteringen kan anläggas oberoende av utbyggnadstakten i omkringliggande kvarter, och träden kan planteras inom en begränsad tid, så att de får samma storlek och bildar en enhetlig stomme i gaturummet.

För sträckan utanför AB Skogaholms Bröd kan den nya mittplanteringen anläggas även med den befintliga lokalgatan under en övergångstid. Det troliga är dock att Skogaholm kommer att säga upp avtalet för lokalgatan det närmaste året.

Biltrafik

Lindhagensgatan har, förutom sin funktion för Nordvästra Kungsholmen, också regional betydelse genom att vara på- och avfart till Essingeleden. Gatan har idag c a 20 000 fordon/dygn (f/d) på den mest belastade delen mellan Kellgrensgatan och Lindhagensplan. Utbyggnadsplanerna för Nordvästra Kungsholmen medför stora trafik tillskott – totalt över 25 000 fordon/dygn fördelade på hela gatunätet.

För det mest belastade avsnittet mellan Kellgrensgatan och Strandbergsgatan beräknas trafiken öka med som mest ca 14 000 fordon till c a 32 000 f/d. Mellan Kellgrensgatan och Lindhagensplan blir trafikflödet c a 26 000 f/d, dvs en ökning med c a 6000 f/d. Den relativt måttliga ökningen i denna del förutsätter dock att i programmet redovisad ny ramp mellan Essingeleden och Tranebergsbron kommer till utförande. Rampen ger en avlastning på Lindhagensgatan med ca 5000 f/d. Om så inte sker blir det framtida trafikflödet även på denna del av Lindhagensgatan över 30 000 f/d. Angivna trafikflöden baseras dock på en fullständig utbyggnad enligt Program för Nordvästra Kungsholmen.

Mellan Lindhagensplan och Strandbergsgatan där den totala gatubredden är 38 meter utformas körytan med två körfält för rörlig trafik i varje riktning på ömse sidor om mittplanteringen. Närmast kantsten förläggs parkering och korttidsangöring. På delen mellan Strandbergsgatan och Ulvsundasjön är sektionen 30,0 meter. Här disponeras ytan på ömse sidor om mittstråket för ett körfält för den rörliga biltrafiken vid sidan om ett parkeringsfält.

Mittplanteringen har en viktig trafikteknisk funktion, förutom att den delar upp breda trafikytan. Utrymmet som tillskapas vid mittplanteringen underlättar vänstersväng i korsningar och ger erforderlig plats i de större korsningarna. Detta underlättar framkomligheten. Fotgängarnas säkerhet vid passage över gatan ökar också genom den breda mittrefugen.

Busstrafik

I Program för Nordvästra Kungsholmen, juni år 2002, redovisar stadsbyggnadskontoret två alternativa typsektioner på sträckan Lindhagensplan – Strandbergsgatan. Det ena motsvarar här föreslagen lösning med mittplantering samt träd på gångbanorna och buss i blandtrafik, det andra alternativet innebär två separata kollektivkörfält i mitten och träd enbart på gångbanorna.

Kontoret har utrett båda alternativen i syfte att planera för god standard för kollektivtrafiken. Separata mittkörfält har visat sig få ett antal negativa konsekvenser gentemot en lösning med buss i blandtrafik. Bland annat försämrades säkerheten för gående, tillgänglighet, parkering m m. Med bussprioritet i en ny signalreglering mot Lindhagensplan kan samma framkomlighet erhållas som med separata bussfält. SL har granskat föreslagen lösning med buss i blandtrafik och bedömt att den uppfyller behovet av framkomlighet. Till år 2006 torde också bussarna ha fått inmonterad anläggning för radiodetektering, som kommer att fungera bra ihop med att signalanläggningarna utrustas med bussprio. Trafikering med en stombusslinje har SL bedömt ej vara aktuell.

Bussen får två hållplatser i vardera riktningen längs Lindhagensgatan. En ändhållplats vid norra delen nära Ulvsundasjön, för vilken utredning finns pågår, stämmer väl överens med visad gestaltningsprincip med mittplantering. Busslinjen kommer att passera Fridhemsplan.

Tillgänglighet

Tillgänglighetskraven följer riktlinjerna inom "Utemiljöprogrammet". En strävan vid gatans höjdsättning har bl a varit att anpassa gatan till befintliga entréer, så att trappor undviks. Skillnaden mellan cykelbana och gångyta utgörs dock av en 40-cm zon med kännbar gatsten i avvikande färg. En önskvärd lösning är nivåskillnad (ca 4 cm) mellan cykel- och gångytan och möjligheterna till detta får studeras mer ingående inom detaljprojekterings-skedet. Vid ytterligare detaljeringsnivå kommer en sedvanlig bearbetning att ske, där tillgänglighetsaspekter kan fördjupas. Vid gatukorsningar kommer erforderlig separering mellan de olika trafikslagen att tillgodoses så långt som är möjligt, liksom att övergångsställen byggs enligt stadens riktlinjer. Likaså kommer möbler etc väljas utifrån Utemiljöprogrammets krav.

Ledningar

Kontoret har haft kontinuerliga möten med ledningsägare i syfte att klarlägga behov framöver och planerade åtgärder för Nordvästra Kungsholmen. Lindhagensgatan innehåller ett omfattande ledningsnät som måste kompletteras med separat dagvattenledning för trafikdagvatten som skall omhändertas för rening i nytt magasin. Fjärrvärmens kan behöva förstärkas i framtiden, och utrymme för detta är reserverat. Utrymme för nya träd är begränsat och har krävt stor anpassning av gatusektionen för att undvika dyrbara ledningsflyttningar. En teleledning flyttas samt en äldre elledning där Fortum tar halva kostnaden.

Förslaget innehåller åtgärder för att slippa flyttning av ledningar för trädens skull, t e x rotskyddande geotextiler samt förhöjd mittplantering, c a 20 cm, dels som skydd för saltstänk, men också för att få tillräckligt med jord mellan underliggande ledningar och träden. En för träden gynnsam metod där träden ställs i ”stråk” med skelettjord utan planteringslådor tillämpas. Det är konstaterat att det inte är jorddjupet som avgör om träden mår bra, utan det är den totala jordvolymen och tillgång till luft som är avgörande. Rötterna söker sig då till de övre jordlagren.

Synpunkter på förslaget

Fem olika lösningar på Lindhagensgatans presenterades 2000-05-26 i stadsmiljögruppen, som består av representanter från stadsbyggnadskontoret, skönhetsrådet, stadsmuseum och innerstadens stadsdelsförvaltningar samt regionchefen m fl från Gfk. Gruppen ansåg att man skulle arbeta vidare på förslaget med träd i mitten, d v s esplanadförslaget.

Vid möte 2002-11-22 gjordes åter en redogörelse för projektet i stadsmiljögruppen, varvid också förslag till boulevard (bredare gångbanor och inga träd i mitten) togs upp. Esplanadförslaget tillstyrktes enhälligt. Stadsdelsförvaltningen anförde ”breda gångbanor uppväger ej trivselvärdet av mittplanteringen”. Skönhetsrådet uttalades att det är ”oerhört viktigt att mittplanteringen kommer till stånd”.

Trafikkommittén har ingen erinran mot förslaget.

Alternativ utformning

Ett alternativet med Lindhagensgatan utformad som boulevard studerats för jämförelse. (Bilaga 1.) Förslaget innebär att all trafik sammanförs till mitten av gatan, mittplanteringen försvinner och gångbanorna kan göras bredare. Gatan planteras med träd på gångbanorna och cykelbanorna förläggs utanför träden intill parkeringszonen.

En jämförelse mellan boulevard och esplanadalternativen har gjort ur flera aspekter. När det gäller kostnader och inverkan på miljö kvalitetsnormer är alternativen likvärdiga.

Trafiktekniskt har esplanaden fördelar. Det bredare mittplanteringen har en viktig funktion för vänstersvängande trafik, vilket innebär bättre framkomlighet.

Vid en jämförelse ur stadsmiljösynpunkt mellan esplanad och boulevard förordas den sistnämnda av stadsbyggnadskontoret. Genom den nya stadsdelen höga exploatering får gatan en viktig roll som stadsdelens gemensamma uterum, och det finns ett stort värde i breda gångbanor, skilda från trafiken med träd, med Sveavägen som förebild.

Gatu- och fastighetskontoret delar uppfattningen om gatans betydelse för den nya stadsdelen, men bedömer att esplanaden av flera skäl bättre uppfyller kravet på en ny attraktiv gata i detta läge i staden.

Den största fördelen med esplanaden är att gatan i ett tidigt skede kan få ett tilltalande utseende med trädplanteringen i mitten, som delar det breda trafikrummet. Esplanaden ger också en kontinuitet i utformningen som gör Lindhagensgatan – Drottningholmsvägen till ett attraktivt stråk som förenar nordvästra Kungsholmen med Fridhemsplan.

Att endast satsa på träd på gatans sidorna innebär i realiteten avsaknad av träd på långa sträckor på grund av områdets långa utbyggnadstakt samt ”hål” för byggtillfarter, ledningsdragningar etc.

En etapplösning för boulevarden, innan SL har byggt ut sitt område (ca 400 meter, etapp A) innebär endast en trädrad på gatans norra sidan, och trafiklandskapet kommer att bli dominerande under en tid som idag inte är överskådlig.

(Antal träd etapp A	esplanad 325 st	boulevard 162 st
Antal träd etapp B	” 338 st	” 202 st)

Genom Lindhagensgatans funktion som på- och avfart till Essingeleden kommer gång- och cykeltrafiken att förläggas lika i de båda alternativen på gatans mest centrala sträcka (ca 350 m), där också plats för ny bebyggelse finns. Möjligheterna för etablering av restauranger och butiker är för övrigt relativt begränsade genom redan befintlig bebyggelse. (Södra sidan upptas till ca 40 % av befintliga bostäder och för övrigt disponeras marken av SL och Biovitrum, vars utbyggnad kommer på längre sikt. Lindhagensgatans norra sida upptas till ca 65 % av befintliga arbetsplatser samt nyuppförd kontorsbebyggelse.)

Gatu- och fastighetskontorets bedömning är att gångbanelängden enligt kontorets förslag kommer att kunna ge plats för önskat folkliv och behov av uteserveringar på Lindhagensgatan, (bredden återfinns på flera av innerstadens centrala och mest frekventerade gator), samtidigt som esplanadens grönska inbjuder till vistelse på Lindhagensgatan.

Vid en jämförelse mellan boulevard och esplanad har den sistnämnda befunnits vara sammantaget den bärkraftigaste lösningen.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer har sin grund i EU:s direktiv om luftkvalitet. De är införda i svensk lagstiftning med miljöbalken och tillhörande ”förordningen om miljö kvalitetsnormer”. Miljö kvalitetsnormerna är föreskrifter om mark, vatten, luft eller miljön i övrigt och är juridiskt bindande, vilket betyder att myndigheter och kommuner i sina verksamheter är skyldiga att tillse att de uppfylls. Normerna anger bland annat gränsvärden för kvävedioxid och partiklar i utomhusluften, som inte får överskridas från år 2006 respektive år 2005.

Kvävedioxid-Lindhagensgatan

I en studie av Stockholms luft och bulleranalys (SLB) redovisas beräkningar för år 2006 utifrån framtida trafikvolym. (Bilaga 2.) Den kritiska delen är sträckan Kellgrensgatan – Strandbergsgatan. Med en utformning av bebyggelsen på tomten mellan Essingeleden, Kellgrensgatan och Lindhagensgatan (SL:s sk triangeltomt) som underlättar utvädring av gatan så går det att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i detta avsnitt.

Partiklar-Lindhagensgatan

En nygjord kartläggning av partikelhalterna i Stockholm visar att miljö kvalitetsnormen för partiklar överskrids och kommer att överskridas år 2005 längs många hårt trafikerade gator och infartsleder - i innerstaden på ett 50-tal gatuavsnitt däribland Lindhagensgatan mellan Kellgrensgatan och Lindhagensplan. De beräknade halterna ligger här dock bara något över gränsvärdet och avser då vårvintern, vilket har sin grund i vårt vinterklimat med bl a sandning och saltning av gator, dubbdäcksanvändning, vägytans egenskaper samt trafikvolym. Staden arbetar emellertid kontinuerligt med att finna effektiva åtgärder för att förbättra förhållandena. Våtsopning är en åtgärd, som har påbörjats på en av innerstadens gator och som sannolikt kommer att ge mätbar effekt.

Ekonomi

Den exploateringskalkyl som presenterades för nämnden våren 2001 låg på 95 mnkr, vilket motsvarar 100 mnkr i prisnivå hösten 2002. Efter kompletterande och fördjupade studier samt framtagande av bättre kalkylerbart underlag i form av systemhandlingar, är nu kalkylen 20 mnkr lägre. Stadens utgifter för byggande av Lindhagensgatan omfattar utredningar, projektering, gatubyggnad, belysning, ledningar mm och beräknas till 80 mnkr. Av dessa är i dagsläget ca 6 mnkr redan förbrukat på utredningar, provisoriska utbyggnader m m.

Exploateringskalkyl mnkr

Prisnivå hösten 2002

Utgifter

Gatuombyggnad m m	80
-------------------	----

Intäkter

Ersättning från Skanska enligt exploateringsavtal för del av Gångaren 12	10
--	----

Kommande exploateringsavtal	c a 30
-----------------------------	--------

<i>Summa</i>	c a 40
--------------	--------

<i>Sammanställning resultat</i>	- c a 40
---------------------------------	----------

Staden innehar tomträttsmark och fastigheter längs Lindhagensgatan som innebär att staden i princip bör stå för ca 35 mnkr av gatubyggnaden.

Stadens inkomster utgörs av bidrag från fastighetsägarna genom exploateringsavtal. Enligt ett exploateringsavtal med Skanska ska bolaget lämna ett bidrag till ombyggnaden av Lindhagensgatan på 10 mnkr. Betalning ska ske till staden med en första del på 8 mnkr senast den 30 juni 2004 och resterande 2 mnkr när Lindhagensgatan är färdigställd längs kv Gångaren. Övriga exploateringsavtal kommer att skrivas i samband med att planarbeten blir aktuellt för SL:s bussgarage och Biovitrums fastighet. Förhandlingar pågår med fastighetsägarna till befintliga kontorsfastigheter, såsom AP-fastigheter, Skogaholms Bröd m m.

Budgetkonsekvenser

Gatu- och fastighetsnämndens investeringsplan

Investeringsutgifterna för genomförandet beräknas till ca 91 mnkr, (förväntad prisnivå, d v s 80 mnkr uppräknat med index respektive år t o m 2007). Investeringsinkomsterna beräknas till ca 40 mnkr och utfallet över åren beräknas bli enligt följande tabell.

Beräknat utfall i GFNs investeringsplan (mnkr)	Ack. t.o.m. 2002	2003	2004
--	------------------	------	------

Risker

Entreprenadkostnaden förutsätter att det är möjligt att genomföra utbyggnaden under 2004-07 och att det finns entreprenörer tillgängliga. Övriga risker är e v markföroreningar, bolagens oplanerade behov av ledningsomläggningar som kan försena gatuombyggnader, anpassning av anslutande gator m m.

Totalekonomi för Nordvästra Kungsholmen

Ärendet ”Mål och totalekonomi för Nordvästra Kungsholmen”, där också Lindhagensgatan ingår, beslutades av nämnden 2002-12-17. Ett mål är att exploaterings- och intäktsekonomin skall vara balanserad och skapa förutsättningar för rimliga drift- och underhållskostnader i stadens anläggningar. Ett annat mål är att tidssamordna byggandet av gator, ledningar, park, bostäder och arbetsplatser så att stadsdelen kan fungera för de som bor och arbetar i den.

Genom att ekonomiskt se området som en helhet och aktivt arbeta för att skapa inkomster i exploateringen i form av tomträttsupplåtelse, markförsäljningar, gatumarkersättningar m m kan de kommunala investeringar som behövs för att skapa en god bostads- och arbetsplatsmiljö på Nordvästra Kungsholmen rymmas i en balanserad totalbudget och behöver på så sätt inte skattefinansieras. Enligt kontorets bedömning ser Gfn:s investeringar och intäkter ut att kunna balanseras inom en ram om ca 1,5 miljarder kr. Av denna summa utgör Lindhagensgatan ca 3,0 %

Tidsplan och genomförande

Genomförandet av upprustningen styrs till viss del av hur exploateringen fortlöper och de åtaganden som krävs av staden i detta sammanhang. Ombyggnaden av gatan kräver noggranna etappstudier så att den för hela staden viktiga trafikfunktionen ska kunna fungera med minsta möjliga störning under byggtiden. Den exakta etappindelningen avgörs i samband med detaljprojekteringen. Kontoret bedömer för dagen att lämplig ombyggnadstakt kan vara ca 4 år (2004-2007) sedan genomförandebeslut fattats.

Den första ombyggnadsetappen bör omfatta delen mellan Kellgrensgatan och Lindhagensplan i samband med att befintligt stråk av elkablar i gatumitt flyttas. Denna etapp inklusive korsningen med Kellgrensgatan kräver troligen en byggtid på två år.

Eventuellt görs ombyggnaden av korsningen Kellgrensgatan / Lindhagensgatan som en allra första etapp för att minimera trafikstörningarna och klara samordningen med ombyggnaden av Kellgrensgatan. I så fall måste ett befintligt telekabelstråk mellan Kellgrensgatan och Strandbergsgatan flyttas samtidigt.

Därefter påbörjas ombyggnadsarbetena på den norra delen mellan Kellgrensgatan och Ulvsundasjön. Även för denna del beräknas projektering och byggande ta ca två år. Utbyggnaden av den sista sträckan mot Ulvsun-

dasjön kan dock inte färdigställas förrän det befintliga asfaltverket flyttats och marken sanerats.

Kontorets synpunkter

Kontoret har med nämndens beslut (2001-05-29) som utgångspunkt omprövat tidigare alternativ till utformning och vägt dessa mot de krav som ställs på en gatan av Lindhagensgatans dignitet. Gatan skall vara huvudstråk i ett nyexploateringsområde, (ca 3100 nya lägenheter samt 350.000 kvm ny lokalyta) samtidigt som den fungerar som av- och påfart till det regionala vägnätet (E4:an), vilket innebär att stora trafikmängder passerar. Gatan skall göras attraktiv och stimulera till etablering av butiker och publika lokaler i ett tidigt skede. Detta kan ske genom att mittallén kan anläggas oberoende av utbyggnadstakten av omkringliggande kvartersmark.

Kontorets bedömning är att om man vill upprusta gatan i hela dess längd, vilket är stadens ambitioner för Nordvästra Kungsholmen, ligger kostnaden på den nivå som här anges. Jämförelser (kr per kvm) med andra nya liknande gator pekar också på detta. De ytmaterial som föreslås är standard för staden, och de ledningsarbeten som gatan medför är minimerade. Något billigare alternativ till en upprustning av Lindhagensgatan i hela dess längd finns inte enligt kontorets bedömning. Ett billigare alternativ innebär endast ombyggnader av de sträckor som är absolut nödvändiga, dvs iordningställande framför kv Gångaren och kv Kojan etc. Gatan kommer då även i fortsättningen att uppvisa en splittrad gata med karaktären av industrigata, vilket får konsekvenser för hela områdets attraktivitet, och som inte heller stämmer med stadens ambitioner för Nordvästra Kungsholmen.

Om det ska vara möjligt att färdigställa gatan i samband med att Skanska blir klar med nybyggnation i kv Gångaren bör ett genomförandebeslut för ombyggnad av Lindhagensgatan fattas senast under våren år 2003.

Gatu- och fastighetskontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden beslutar att upprustning sker av Lindhagensgatan från Lindhagensplan till Ulvsundasjön i ett sammanhang.

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetskontoret godkänner förslag till investeringsutgifter och investeringsinkomster enligt kontorets utlåtande samt underställer beslutet för kommunfullmäktiges godkännande.

I och med detta avskrivs det av gatu- och fastighetsnämnden (2001-05-29) återremitterade ärendet om att undersöka hur stadens kostnader för Lindhagensgatan kan minskas.

SLUT