

Utlåtande 2003:67 RIII (Dnr 302-858/2003)

Utbyggnad av Lindhagensgatan, genomförandebeslut

Från gatu- och fastighetsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande
Genomförandet av utbyggnad av Lindhagensgatan med
investeringsutgift om 91 mnkr och investeringsinkomst om 40
mnkr godkänns.

Föredragande borgarrådet Roger Mogert anför följande.

Ärendet

Västra Kungsholmen står inför en omfattande förnyelse. Stadsbyggnadsnämnden godkände den 17 januari 2002 ett program för Nordvästra Kungsholmen, som innebär blandad stadsbebyggelse med 3 500 nya lägenheter och ca 350 000 kvm kontor. Lindhagensgatan är områdets viktigaste gata, som ligger centralt och binder samman området som sådant samt med övriga delar av staden.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 18 februari 2003 att godkänna investeringsutgifter om 91 mnkr (förväntad prisnivå) och investeringsinkomster om 40 mnkr och ger gatu- och fastighetskontoret i uppdrag att genomföra utbyggnaden av Lindhagensgatan som esplanad. Nämnden hemställde även om kommunfullmäktiges godkännande av beslutet.

Remisser

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret finner det positivt att Lindhagensgatan upprustas och att utgifterna håller sig inom den ram och totalberäkning som gatu- och fastighetsnämnden gjort för utbyggnaden av Nordvästra Kungsholmen. Stadsledningskontoret tillstyrker förslaget.

Stadsledningskontoret ser dock med oro på de ökade kapitalkostnaderna som projektet medför. Gatu- och fastighetsnämnden anger ej hur dessa skall finansieras.

Mina synpunkter

Förnyelsen och tillbyggnaden på Västra Kungsholmen är ett av de största och mest spännande projekten nu i staden. Programmet för Nordvästra Kungsholmen innebär blandad stadsbebyggelse med totalt ca 3 500 nya lägenheter och ca 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 både som sådant och med övriga delar av staden.

I och med att en stor mängd nya bostäder och kontor byggs i området är det oerhört viktigt att kollektivtrafiken löses på ett bra sätt. Enligt de förutsättningar och uppskattningar som föreligger innebär breddningen av Lindhagensgatan och bussprioritet i ny signalreglering mot Lindhagens plan god framkomlighet för busstrafiken på gatan. Det är emellertid viktigt att kollektivtrafiksituationen kontinuerligt följs och att åtgärder vidtas om förutsättningarna ändras. Det kan exempelvis röra sig om införande av bussfil på del av gatan, vilket inte heller bedöms öka kostnaderna nämnvärt.

Det är mycket positivt att Lindhagensgatan nu kan byggas ut till esplanad och rustas upp till ett livfullt och vackert stråk i den nya stadsdelen. Därför vill jag förorda att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande.

Genomförandet av utbyggnad av Lindhagensgatan med investeringsutgift om 91 mnkr och investeringsinkomst om 40 mnkr godkänns.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Genomförandet av utbyggnad av Lindhagensgatan med investeringsutgift om 91 mnkr och investeringsinkomst om 40 mnkr godkänns.

Stockholm den 4 juni 2003

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Roger Mogert

Anette Otteborn

Reservation anfördes av *Christopher Ödmann* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. Lindhagensgatan förses med en kollektivtrafikfil redan i planeringsstadiet
2. därutöver anföras följande.

Miljöpartiet instämmer i att det är positivt att Lindhagensgatan nu kan byggas ut till ett livfullt och vackert stråk i det nya stadsdelsområdet Nordvästra Kungsholmen.

Det är dock olyckligt att en tillräcklig försörjning av kollektivtrafik till området nu inte planeras. Vi anser att det i planeringen av nya stadsdelsområden ska ingå spårreservat för spårbunden trafik, särskilda kollektivtrafikfiler och underlättande åtgärder för t.ex. bilpoolsbilar. Detta är helt i linje med ett hållbart utvecklingstänkande, där "fel inte byggs in från början". I och med införandet av miljö/ trängselavgifter behöver staden ha en samlad strategi för alternativen till privatbilen. Det ska vara bekvämt för medborgarna att välja miljömässigt och ekologiskt miljöval. Det är därför viktigt att Lindhagensgatan, områdets viktigaste gata, förses med en kollektivtrafikfil redan i planeringsstadiet. Att förse esplanaden i efterhand med en sådan fil kommer dessutom att innebära högre kostnader.

ÄRENDET

Gatu- och fastighetsnämnden (GFN) beslutade den 18 februari 2003 följande.

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.

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 20 december 2002 redovisas i *bilaga*.

REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 29 mars 2003 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Gatu- och fastighetskontoret redovisade ett förslag till upprustning av del av Lindhagensgatan som återremitterades av gatu- och fastighetsnämnden den 2 november 1999 bl.a. med angivelse av att om det är motiverat att ta ut gatukostnadsersättning, t.ex. vid nyexploatering, så kan fastighetsägarens andel av exploateringskostnaden regleras genom avtal.

Gatu- och fastighetskontoret tog därefter fram ett förslag till upprustning av Lindhagensgatan i hela dess sträckning. Ärendet återremitterades den 29 maj 2001 med bl.a. motiveringen att stadens kostnader för ombyggnaden beräknades bli alltför hög och nämnden även önskade en redogörelse för hur ombyggnaden påverkar andra planerade investeringar.

Den 17 december 2002 godkände gatu- och fastighetsnämnden i huvudsak ärendet "Nordvästra Kungsholmen. Mål och totalekonomi" vilket behandlar planerade projekt på Nordvästra Kungsholmen.

Ärendet och ekonomi

Se gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande, *bilaga*.

Stadsledningskontorets synpunkter

Stadsledningskontoret finner det positivt att Lindhagensgatan upprustas och att utgifterna håller sig inom den ram och totalberäkning som gatu- och fastighetsnämnden gjort för utbyggnaden av Nordvästra Kungsholmen. Stadsledningskontoret tillstyrker förslaget.

Stadsledningskontoret ser dock med oro på de ökade kapitalkostnaderna som projektet medför. Gatu- och fastighetsnämnden anger ej hur dessa skall finansieras.

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 20 december 2002

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

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.
- Ge möjlighet till tidigt genomförande, innan omgivande kvarter byggts ut, och därmed skapa en färdig miljö, bl a i syfte att stimulera till intressanta etableringar.
- Främja en hälsosam miljö och ge gatan förutsättningar för folkliv.

Ekonomi

- Arbeta med material och standard som är normalt för områden i liknande lägen. Ingen överstandard föreslås.
- Utforma gatan så att drift – och underhållskostnaderna blir rimliga.
- Upprätta systemhandlingar i syfte att få en så tillförlitlig kalkyl som möjligt.
- Sätta kostnaden i relation till hela exploateringen för Nordvästra Kungsholmen.
- Definiera bidrag från framtida exploateringar.
- Göra några jämförande studier med andra projekt avseende kostnaden.

Systemhandlingar

I syfte att se över kostnaderna enligt nämndens beslut har kontoret låtit en konsultgrupp inom Tyréns Infrakonsult AB m f l ta fram systemhandlingar för Lindhagensgatan. Därvid har fördjupade studier avseende trafikfunktioner, krav för ledningar, krav och villkor för växtlighet m m genomförts. Systemhandlingar behandlar alla förutsättningar och svårigheter som kan identifieras och därmed kan beloppet för oförutsedda kostnader sänkas till i närheten av den nivå som brukar tillämpas för kalkyler baserade på detaljprojektering.

Befintlig gata

Befintlig gata, (längd ca 1,2 km, bredd 38 respektive 30 meter) är till stor del utformad för att betjäna ett industriområde och är utbyggd utan sammanhang och med olika standard i hela sin sträckning vad gäller ytor för fordon, gång – och cykeltrafikanter samt träd. T ex finns på vissa sträckor lokalgator intill huvudkörbanorna. Gatan har inte den kvalitet som erfordras för planerad bebyggelse, och är dessutom i ganska dåligt skick och behöver rustas upp. En sträcka om ca 100 meter närmast Ulvsundasjön är utarrenderad till Stockholm Entreprenad (asfaltverket) och här är gatan aldrig utbyggd.

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 trädader 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 trädad 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 planteringsstillfället 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.

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 trafiktillskott – 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

grensgatan 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 kantstenen 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 mittplanterin 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 radiotektering, som kommer att fungera bra ihop med att signalanläggningarna utrustas med bussprio. Trafikering med en stombusslinje har SL bedömt ej vara aktuellt. Bussen får två hållplatser i vardera riktningen längs Lindhagensgatan. En ändhållplats vid norra delen nära Ulvsundasjön, för vilken utredning f n pågår, stämmer väl överens med visad gestaltungsprincip 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 (c a 4 cm) mellan cykel- och gångytan och möjligheterna till detta får studeras mer ingående

lan cykel- och gångytan och möjligheterna till detta får studeras mer ingående inom detaljprojekteringsskedet. 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 e t c 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. Fjärrvärmen kan behöva förstärkas i framtiden, och utrymme för detta är reserverat. Utrymmet för nya träd är begränsat och har krävt stor anpassning av gatusektionen för att undvika dyrbara ledningsflyttningar.

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 trivselsvärdet 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. 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.

Trafiktekniskt har esplanaden fördelar. Det bredare mittplanteringen har en viktig funktion för vänstersvägande 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.

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 (c a 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 c a 40 % av befintliga bostäder och för övrigt disponeras marken av SL och Biovitrum, vars utbyggnad kommer på längre sikt. Lindhagensgatans norra sida upptas till c a 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.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer har sin grund i EU:s direktiv om luftkvalitet. De är införda i svensk lagstiftning med miljöbalken och tillhörande ”förförordningen om miljökvalitetsnormer”. Miljökvalitetsnormerna 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 bl a 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. 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 miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i detta avsnitt.

Partiklar-Lindhagensgatan

En nygjord kartläggning av partikelhalterna i Stockholm visar att miljökvalitetsnormen 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.

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
-----------------------------	--------

Summa c a 40

Sammanställning resultat -	c a 40
----------------------------	--------

Staden innehar tomträttsmark och fastigheter längs Lindhagensgatan som innebär att staden i princip bör stå för ca 35 mnkr av gatuombyggnaden. 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 Biovittrums 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 året beräknas bli enligt följande tabell..

(mnkr)	Ack t.o.m. 2002	2003	2004	2005	2006	2007	Senare	Totalt
Investeringsut gift, ca	-6	-6	-21	-20	-19	-19		-91
Investeringsin komst, ca			8		2		30	40
Nettoinvesteri ngsutgift	-6	-6	-13	-20	-17	-19	30	-51

Utgifterna ingår i gatu- och fastighetskontorets förslag till verksamhetsplan för 2003 och kommer att beaktas vid upprättande av investeringsplan för 2004 med flerårsberäkningar för 2005-2006.

Gatu- och fastighetsnämndens driftbudget

Drifts- och underhållskostnaderna på den berörda sträckan bedöms bli oförändrade eller något lägre än idag. B 1 a kommer de nyplanterade träden att förses med automatisk bevattning, vilket reducerar driftskostnaderna för träden på gatan. Kapitaltjänstkostnaderna beräknas efter genomförande till ca 4.0 mnkr per år.

Jämförelser – nyckeltal

Kontoret har gjort studier på gator byggda i jämförbara lägen och omfattning i staden. Beräknad kostnad för Lindhagensgatan är 1.900 kr per kvm, vilket enligt kontorets uppfattning är den normala kostnaden för en ombyggd innerstadsgata med normal standard i ett exploateringsområde. Som jämförelse kan nämnas nya Hammarby allé som kostat 1.900 kr /kvm (exkl. spårvägs-kostnader, grundförstärkning och sanering). Gatorna i S:t Eriksområdet kostade i genomsnitt 2.300 kr / kvm.

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 tomträttsupplåtelser, 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 Ulvsundasjön 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 e t c. Gatan kommer då även fortsättningsvis 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.