

**Utlåtande 2011: RI+II (Dnr 314-2822/2010)**

## **Ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan på Kungsholmen**

### **Genomförandebeslut**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Trafikverket avseende ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan, godkänns, bilaga 3.
2. Samordningsavtal mellan Stockholms stad, AB Storstockholms Lokaltrafik och Trafikverket avseende ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan, godkänns, bilaga 4.
3. Investeringsutgifter till följd av investeringar i stadens egna anläggningar om 46,0 miljoner kronor ska inrymmas i exploateringsnämndens investeringsbudget för 2011 och kommande år.
4. Stadens kostnad om 354,0 miljoner kronor för medfinansiering av trafikplats Lindhagensgatan, där Trafikverket är huvudman, finansieras genom att ta i anspråk av staden avsatta medel i tidigare bokslut för infrastrukturella åtgärder.
5. Tillkommande drift-, underhålls- och kapitalkostnader för exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och Kungsholmens stadsdelsnämnd får beaktas i nämndernas budget för kommande år.

**Föredragande borgarråden Sten Nordin och Ulla Hamilton** anför följande.

#### *Ärendet*

År 2002 antogs ett program för Nordvästra Kungsholmen (numera Västra Kungsholmen), som anger att området ska vara en del av innerstaden och att bebyggelsen ska anpassas efter detta. I programmet föreslås att dagens stora och ytkrävande trafikplats ersätts med en mindre och stadsmässig cirkulationsplats som möjliggör bebyggelse på Kristinebergshöjden.

Trafikplats Lindhagensgatan tillhör Essingeleden och är en statlig väg där Trafikverket har väghållaransvar. År 2004 tecknade staden och dåvarande Vägverket (nuvarande Trafikverket) ett samarbetsavtal för att reglera finansiering och ansvarsfördelning för genomförande av förstudie och en arbetsplan för trafikplatsen. Enligt avtalet bekostar och finansierar staden helt den kommande ombyggnaden av trafikplatsen.

Under våren 2007 var förslag till detaljplan för Kristinebergsmotet (trafikplats Lindhagensgatan) ute på samråd. Detaljplaneförslaget har varit utställt i slutet av 2010. Trafikverket förväntas behandla beslut om fastställande av arbetsplanen under våren 2011. Byggstarten är planerad till fjärde kvartalet 2011 och trafikplatsen förväntas vara i bruk under fjärde kvartalet 2014.

Den 9 december 2010 godkände exploateringsnämnden för sin del genomförandet av ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan omfattande investeringsutgifter om 400,0 miljoner kronor.

#### *Beredning*

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Kungsholmens stadsdelsnämnd samt AB Stockholmshem.

*Stadsledningskontoret* anser att det är positivt att trafikplatsen får en förbättrad kapacitet för att möta kommande trafiktillströmning när Nordvästra Kungsholmen byggs ut. Det är också positivt att den ombyggda trafikplatsen frigör mark för framtida bebyggelse på Kristinebergshöjden.

Stadsledningskontoret konstaterar att projektets ekonomi är mycket väl beskrivet och satt i sitt sammanhang i enlighet med stadens metodik för stora investeringsprojekt. Den ekonomiska kalkylen för trafikplatsen omfattar 400,0 miljoner kronor, vilket stadsledningskontoret anser vara motiverat och en förutsättning för att försörja den trafiktillströmning som utbyggnaden av Nord-

västra Kungsholmen medför samtidigt som mark frigörs för att bygga 200-300 bostäder i området.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att det i beslutet tydligt bör framgå att genomförandet av trafikplatsen inte utesluter möjligheterna att i framtiden kunna bygga en alternativ direktramp mellan Essingeleden och Drottningholmsvägen.

*Stadsbyggnadsnämnden* konstaterar att en ny detaljplan behövs för att möjliggöra ombyggnaden av trafikplatsen. Nämnden har i övrigt inga synpunkter på exploateringsnämndens genomförandebeslut.

*Trafik- och renhållningsnämnden* delar exploateringsnämndens uppfattning om hur arbetet i projektet ska bedrivas i fortsättningen. Nämnden har i övrigt inga synpunkter på exploateringsnämndens genomförandebeslut.

*Kungsholmens stadsdelsnämnd* är positiv till att trafikplatsen byggs om och att mark frigörs så att bland annat en idrottshall byggs längs med Essingeleden. Nämnden anser att anläggningen inte bara skulle gynna idrottslivet utan även fungera som ett bullerskydd för den intilliggande Kristinebergsparken.

*AB Stockholms hem* har inga direkta synpunkter på förslaget utan konstaterar att det givetvis är bra om nya bostäder kan tillskapas i närområdet.

#### *Våra synpunkter*

Kristinebergsmotet, eller trafikplats Lindhagensgatan som det också heter, är en viktig inkörsport till Stockholm. Mycket av trafiken västerifrån, men även från Essingeledens norr- och södergående riktningar, kommer in till Stockholm den här vägen.

Den nuvarande trafikplatsen, som är en stor trafikapparat, kommer efter ombyggnaden att ersättas av en mindre ytkrävande trafiklösning. På så sätt frigörs mark på Kristinebergshöjden, vilket möjliggör framtida bebyggelse i området. Något som är viktigt då ombyggnaden på så sätt kan vara med och bidra till stadens mål om minst 15 000 nya lägenheter under mandatperioden.

Trafikplats Lindhagensgatan är en del av Essingeleden och därmed en statlig väg där Trafikverket har väghållaransvar. År 2004 tecknade därför Stockholms stad och dåvarande Vägverket (nuvarande Trafikverket) ett samarbetsavtal för att reglera finansiering och ansvarsfördelning för genomförande av förstudie och en arbetsplan för trafikplatsen.

Vi vet nu att den beräknade kostnaden för projektet är 400 miljoner kronor. Utgifter som främst avser ersättning till Trafikverket för själva ombyggnaden av trafikplatsen. Denna medfinansiering beräknas till cirka 354 miljoner kro-

nor och finansieras genom särskilt avsatta medel för infrastrukturåtgärder. Resterande utgifter inryms i exploateringsnämndens investeringsbudget.

Som miljö- och hälsoskyddsnämnden konstaterar är det viktigt att man i projektet inte utesluter möjligheten att i framtiden kunna bygga en alternativ direktramp mellan Essingeleden och Drottningholmsvägen. För att det ska bli möjligt måste emellertid de ekonomiska konsekvenserna samt finansieringslösningen för rampen utredas vidare.

I den kommande planeringen av trafikplatsen ska hänsyn tas till behovet av gång- och cykelväg i området.

Ombyggnaden av trafikplats Lindhagensgatan är ett välkommet projekt på Kungsholmen. Det kommer att leda till att Stockholms invånare får en bättre trafikplats på Nordvästra Kungsholmen samt utvecklade boendemöjligheter i närområdet. Det är positivt både för Kungsholmen och för Stockholm som helhet.

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Nuvärdeskalkyl
3. Genomförandeavtal mellan Trafikverket Region Stockholm och Stockholms stad
4. Samordningsavtal mellan Stockholms stad, Trafikverket Region Stockholm och AB Storstockholms Lokaltrafik

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att

1. i huvudsak bifalla borgarrådets förslag till beslut
2. besluta att förslaget ska kompletteras med en plan för gång och cykeltrafik
3. därutöver anföras

Förslaget till ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan, en del av Essingeleden, kommer att leda till en förbättring och minska den ianspråktaga ytan, vilket är positivt. Det är dock bekymmersamt att man i underlaget enbart beaktat framkomligheten för biltrafiken och helt utelämnat gång- och cykeltrafiken. När en ny trafikplats utformas måste det, redan från början, finnas en tydlig plan för hur gång- och cykeltrafiken kan förbättras i och kring trafikplatsen. Detta för att minska barriäreffekterna och göra det lättare att ta sig fram med gång och med cykel. Vi förordar införande av trängselskatt på Essingeleden snarast, vilket skulle leda till mindre trängsel och köer och

därmed lägre klimatutsläpp och luftföroreningar på Essingeleden och omgivande vägnät.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden *Karin Wanngård* och *Tomas Rudin* (båda S) enligt följande.

En ny trafikplats vid Kristineberg är mycket välkommen och förslaget är väl genomarbetat. Den nya trafikplatsen har flera fördelar, förutom att den kommer att göra trafikflödet smidigare, innebär den nya nättare lösningen att mark frigörs och kan användas för nya ändamål.

I det fortsatta arbetet bör bullersituationen utredas. Närmast Essingeleden behövs antagligen någon form av bullerskärmar, i forma av exempelvis byggnader, tillkomma. Det är viktigt att de byggnader som kommer att ligga närmast Essingeleden, är av den sort, som på ett bra sätt hanterar buller såväl som närheten till en led där det bland annat sker transporter av farligt gods. Främst handlar det om kontor, industribyggnader och idrottshallar. Området bör även i fortsättningen finnas med i diskussionerna om ny tennishall på Kungsholmen. På längre avstånd från Essingeleden kan och bör bostäder förläggas. Dessa ska företrädesvis vara hyresrätter. Bara 30 % av lägenheterna på Kungsholmen är hyresrätter. Det ligger i hela stadens intresse att skapa en sundare och mer flexibel bostadsmarknad med fler hyresrätter.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Genomförandeavtal mellan Stockholms stad och Trafikverket avseende ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan, godkänns, bilaga 3.
2. Samordningsavtal mellan Stockholms stad, AB Storstockholms Lokaltrafik och Trafikverket avseende ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan, godkänns, bilaga 4.
3. Investeringsutgifter till följd av investeringar i stadens egna anläggningar om 46,0 miljoner kronor ska inrymmas i exploateringsnämndens investeringsbudget för 2011 och kommande år.
4. Stadens kostnad om 354,0 miljoner kronor för medfinansiering av trafikplats Lindhagensgatan, där Trafikverket är huvudman, finansieras genom att ta i anspråk av staden avsatta medel i tidigare bokslut för infrastrukturella åtgärder.

5. Tillkommande drift-, underhålls- och kapitalkostnader för exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och Kungsholmens stadsdelsnämnd får beaktas i nämndernas budget för kommande år.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

*Ylva Tengblad*

## ÄRENDET

Trafikplats Lindhagensgatan (Kristinebergsmotet) är belägen på nordvästra Kungsholmen, strax söder om den plats där Essingeleden på bro passerar över Lindhagensgatan. Stora delar av trafikplatsen ligger inom den del av Kristinebergsparken som benämns Kristinebergshöjden. Genom en ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan frigörs mark för framtida bebyggelse på Kristinebergshöjden. Inom området planerar staden för mellan 200 till 300 bostadslägenheter, kontor och en idrottsanläggning.

Trafikplats Lindhagensgatan tillhör Essingeleden som är en statlig väg där Trafikverket har väghållaransvar. Ett genomförandeavtal har upprättats mellan staden och Trafikverket. Enligt avtalet ansvarar Trafikverket för ombyggnaden av trafikplatsen, medan staden finansierar och bekostar projektet. Budget för projektet är ca 300 mnkr. Budgeten inkluderar utredning, projektering, upphandling och genomförande av ombyggnaden av trafikplatsen. Utöver detta erlägger staden en engångsersättning om 15 mnkr till Trafikverket för att täcka de ökade driftkostnaderna för den ombyggda trafikplatsen.

För att möjliggöra fortsatt utredning och projektering i avvaktan på att genomförandeavtalet träder i kraft har staden skrivit en utfästelse till Trafikverket där staden utfäster sig att svara för Trafikverket nödvändiga kostnader för fortsatt utredning och projektering upp till 17 mnkr.

Ombyggnaden av trafikplatsen påverkar SL:s bussdepå i Hornsberg. Ett samverkansavtal har träffats mellan SL, Trafikverket och staden för att reglera principerna för samarbete mellan parterna vid ombyggnaden.

AB Stockholmshems fastighet Alsiskan 1 påverkas kraftigt av ombyggnaden av trafikplatsen. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att fastigheten inte längre är lämpad för bostadsändamål och användningen ändras därför till kontor i detaljplanen. Avsikten är att staden ska förvärva fastigheten av AB Stockholmshem för att använda byggnaden som projektkontor.

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 400 mnkr i löpande prisnivå. Projektet i sig genererar inga investeringsinkomster, men möjliggör för framtida investeringsinkomster genom att frigöra mark för bebyggelse på Kristinebergshöjden.

Stadens utgifter för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2011. Behov av medel för åren därefter får beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

Trots att ekonomin i projektet är svag bedömer kontoret att projektet har stora fördelar för stadens utveckling. Det är en förutsättning för att förverkliga visionen för nordvästra Kungsholmen och ett tydligt steg i att förverkliga sta-

dens Vision 2030. Mot denna bakgrund föreslår exploateringsnämnden att kommunfullmäktige godkänner genomförandet av ombyggnaden av trafikplats Lindhagensgatan omfattande totala investeringsutgifter om 400 mnkr.

### **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 9 december 2010:

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del genomförandet av ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan omfattande investeringsutgifter om 400 mnkr, samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandet och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att genomföra projektet.
2. Exploateringsnämnden godkänner för sin del upprättat genomförandeavtal med Trafikverket avseende ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandeavtalet.
3. Exploateringsnämnden godkänner upprättad utfästelse till Trafikverket avseende utrednings- och projekteringskostnader inför ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan.
4. Exploateringsnämnden godkänner för sin del upprättat samordningsavtal med SL och Trafikverket avseende ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner samordningsavtalet.
5. Exploateringsnämnden föreslår att kommunfullmäktige ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att teckna erforderliga avtal för att genomföra ombyggnaden av trafikplats Lindhagensgatan.
6. Exploateringsnämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

*Reservation* anfördes av Torkel Tigerschiöld (MP) med hänvisning till sitt förslag till beslut, *bilaga 1*.



*Reservation* anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) med hänvisning till sitt förslag till beslut, *bilaga 1*.

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 16 november 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikplats Lindhagensgatan (Kristinebergsmotet) är belägen på nordvästra Kungsholmen, strax söder om den plats där Essingeleden på bro passerar över Lindhagensgatan. Stora delar av trafikplatsen ligger inom den del av Kristinebergsparken som benämns Kristinebergshöjden. Genom en ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan frigörs mark för framtida bebyggelse på Kristinebergshöjden. Inom området planerar staden för mellan 200 till 300 bostadslägenheter, kontor och en idrottsanläggning.

Trafikplats Lindhagensgatan tillhör Essingeleden som är en statlig väg där Trafikverket har väghållaransvar. Ett genomförandeavtal har upprättats mellan staden och Trafikverket. Enligt avtalet ansvarar Trafikverket för ombyggnaden av trafikplatsen medan staden finansierar och bekostar projektet. Budget för projektet är ca 300 mnkr. Budgeten inkluderar utredning, projektering, upphandling och genomförande av ombyggnaden av trafikplatsen. Utöver detta erlägger staden en engångsersättning om 15 mnkr till Trafikverket för att täcka de ökade driftkostnaderna för den ombyggda trafikplatsen.

För att möjliggöra fortsatt utredning och projektering i avvaktan på att genomförandeavtalet träder i kraft har staden skrivit en utfästelse till Trafikverket där staden utfäster sig att svara för Trafikverket nödvändiga kostnader för fortsatt utredning och projektering upp till 17 mnkr.

Ombyggnaden av trafikplatsen påverkar SL:s bussdepå i Hornsberg. Ett samverkansavtal har träffats mellan SL, Trafikverket och staden för att reglera principerna för samarbete mellan parterna vid ombyggnaden.

Stockholmshems fastighet Alsiskan 1 påverkas kraftigt av ombyggnaden av trafikplatsen. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att fastigheten inte längre är lämpad för bostadsändamål och användningen ändras därför till kontor i detaljplanen. Avsikten är att staden ska förvärva fastigheten av Stockholmshem för att använda byggnaden som projektkontor.

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 400 mnkr i löpande prisnivå. Projektet i sig genererar inga investeringsinkomster, men möjliggör för framtida investeringsinkomster genom att frigöra mark för bebyggelse på Kristinebergshöjden.

Stadens utgifter för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2011. Behov av medel för åren därefter får beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

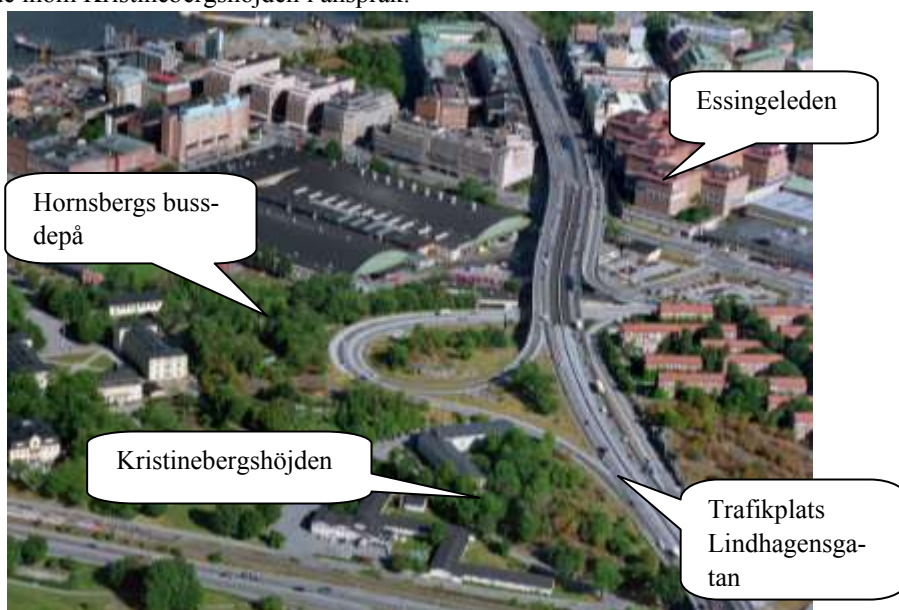
Trots att ekonomin i projektet är svag bedömer kontoret att projektet har stora fördelar för stadens utveckling. Det är en förutsättning för att förverkliga visionen för

nordvästra Kungsholmen och ett tydligt steg i att förverkliga stadens Vision 2030. Mot denna bakgrund föreslår kontoret att exploateringsnämnden godkänner genomförandet av ombyggnaden av trafikplats Lindhagensgatan omfattande totala investeringsutgifter om 400 mnkr samt hemställer att kommunfullmäktige godkänner nämndens genomförandebeslut.

#### *Bakgrund*

##### **Inledning**

Trafikplats Lindhagensgatan (Kristinebergsmotet) är belägen på nordvästra Kungsholmen, strax söder om den plats där Essingeleden på bro passerar över Lindhagensgatan. Stora delar av trafikplatsen ligger inom den del av Kristinebergsparken som benämns Kristinebergshöjden. Trafikplatsen är en viktig länk mellan Essingeleden och Stockholms gatunät. Såväl norrgående som södergående fordon kan nyttja trafikplatsens på- och avfartsramper. Trafikplatsen är ytkrävande och tar ett stort område inom Kristinebergshöjden i anspråk.



*Trafikplats Lindhagensgatan – flygbild mot norr.*

Kristinebergshöjden ingår i stadsbyggnadskontorets program för nordvästra Kungsholmen som beslutades av stadsbyggnadsnämnden i januari 2002. I programmet föreslås dagens stora och ytkrävande trafikplats ersättas med en ytsnål och stadsmässig cirkulationsplats, för att bli möjliggöra bebyggelse på Kristinebergshöjden.

##### **Samarbete med Trafikverket**

Trafikplats Lindhagensgatan tillhör Essingeleden som är en statlig väg där Trafikverket har väghållaransvar. År 2004 tecknade staden och Trafikverket, dåvarande Vägverket, ett samarbetsavtal för att reglera finansiering och ansvarsfördelning för genomförande av en förstudie och en arbetsplan för trafikplatsen. Enligt avtalet bekos-

tar och finansierar staden helt den kommande ombyggnaden av trafikplatsen. Avtalet anger att inför ombyggnaden av trafikplatsen ska ett genomförandeavtal tecknas mellan parterna, se vidare under rubriken Genomförandeavtal mm.

I samarbete med Trafikverket har staden upprättat en förstudie för trafikplatsen. Förstudien belyser möjligheterna att bygga en mindre ytkrävande trafikplats i syfte att kunna bebygga Kristinebergshöjden. I nära samarbete mellan staden och Trafikverket har därefter ett förslag till detaljplan och arbetsplan för trafikplatsen tagits fram. Detaljplanen och arbetsplanen var under våren 2007 ute på samråd. Planerna kommer att ställas ut under november – december 2010.

#### **Området idag**

Marken inom området för trafikplatsen används i huvudsak för trafikändamål. Utrymmet under Essingeledens bro söder om Lindhagensgatan används av SL för uppställning och skötsel av bussar. Motsvarande område norr om Lindhagensgatan används i första hand som parkeringshus.

#### *Planerna för Kristinebergshöjden*

Genom en ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan frigörs mark för framtida bebyggelse på Kristinebergshöjden. Denna framtida bebyggelse ingår inte i detaljplanförslaget för trafikplatsen, utan kommer att behandlas i en eller flera separata detaljplaner. Planarbetet för delar av området har påbörjats med ett start PM 2004.

Inom Kristinebergshöjden planerar staden för mellan 200 till 300 bostadslägenheter, kontor samt en idrottsanläggning längs med Essingeleden. För närvarande pågår arbete tillsammans med stadsbyggnadskontoret för att hitta en lämplig utformning av detta område.



*Utdrag ur stadsbyggnadskontorets översiktskarta över stadsutvecklingsområdet Västra Kungsholmen*

Markanvisning har skett till Svenska Bostäder och NCC för uppförande av bostadsbebyggelse på Kristinebergshöjden. NCC har även fått markanvisning för uppfö-



rande av kontor längs med Essingeleden. Idrottsförvaltningen visareutvecklar för närvarande idéerna med en idrottsanläggning på platsen.

#### *Ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan*

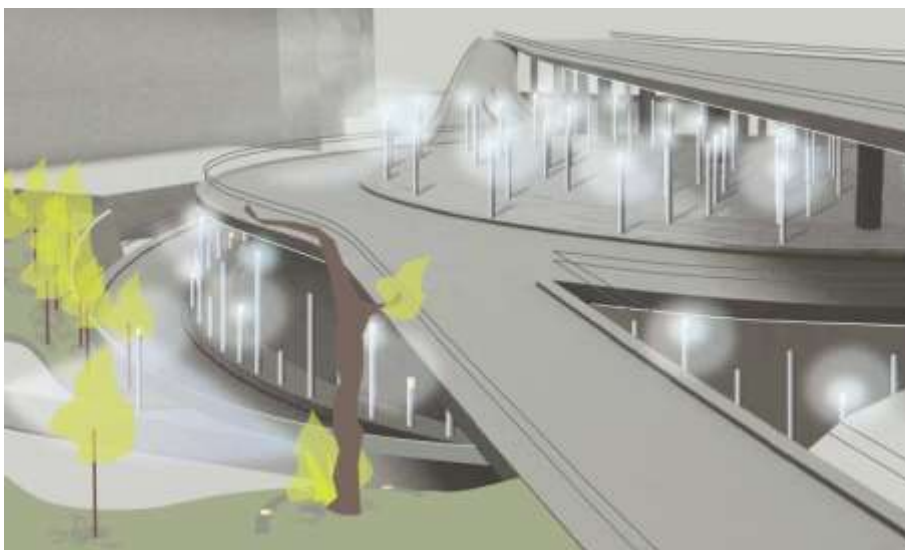
##### **Trafikplatsen utformning**

Trafikplats Lindhagensgatan planeras att byggas om till en mindre ytkrävande anläggning. Den föreslagna trafikplatsens på- och avfartsramper blir parallella med Essingeleden och ansluts till en droppformad trafiklösning (en s.k. ”droppe”) under Essingeleden. Befintliga av- och påfartsramper på Kristinebergshöjden rivs. Utanför avfartsrampen från norr föreslås en avfartsramp som inte ansluts till ”droppen”. Denna ”direktramp” passerar planskilt under ramperna på trafikplatsens södra sida. Genom direktrampen minskar konflikterna mellan höger och vänstersvängande trafik i korsningen mellan Kellgrensgatan och Lindhagensgatan.



*Flygbild mot sydost där förslaget är markerat med rött (fotomontage: &Rundquist arkitekter)*

Den föreslagna trafiklösningen medför, förutom byggnation av ”droppen”, även att tre nya anslutningsramper, inklusive direktrampen, behöver byggas väster om Essingeleden. Den föreslagna påfartsrampen söderut behöver förlängas över Drottningholmsvägen. Befintliga ramper öster om Essingeleden kan däremot huvudsakligen behållas.



*Den s.k. droppen, sedd från söder (Ramböll, & Rundquist arkitekter)*

Vid det befintliga gångstråket under Essingeleden vid Böttingervägen planeras den befintliga trappan ersättas med en serpentinformad gång- och cykelväg.

#### **Påverkan på SL:s bussdepå i Hornsberg**

Ombyggnaden av trafikplatsen berör delvis SL:s bussdepå i Hornsberg. Utrymmet under Essingeledens bro söder om Lindhagensgatan används av SL för uppställning och skötsel av bussar. Avsikten är att depåverksamheten ska omlokaliseras inom närområdet. Förslaget är att den nya bussdepån i huvudsak ska placeras under Kristinebergs idrottsplats med infart från Lindhagensgatan under Essingeledens bro, där även tank- och tvättfunktioner planeras att placeras.

Den framtida bussdepån ingår inte i detaljplaneförslaget för trafikplatsen, men däremot den berörda marken under Essingeleden.

Ett förslag till detaljplan för omlokaliseringen av Hornsbergs bussdepå har varit ute på samråd våren 2010. Detaljplanen förväntas antas kvartal 4 2011.

#### *Tidigare beslut*

Följande tidigare beslut har fattats i ärendet:

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

2002-12-27 Gatu- och fastighetsnämnden (GFN) beslutar att godkänna mål och talekonomi för nordvästra Kungsholmen.

2003-08-19 GFN beslutar om markanvisning till Svenska Bostäder, NCC och SISAB, Inriktningsbeslut och planbeställning.

2004-05-04 GFN beslutar om markanvisning till Edicta hotellfastigheter AB för

uppförande av tennisanläggning.

2004-05-13 SBN beslutar att planarbete påbörjas för Kristinebergshöjden.

2007-06-14 Exploateringsnämnden (ExplN), yttrande över detaljplan för Trafikplats Lindhagensgatan.

2007-09-20 ExplN beslutar att exploateringskontoret och idrottsförvaltningen skall vidareutveckla förslag till idrottshallar mm inom Kristinebergshöjden och återkomma med förslag till beslut om genomförande.

2008-01-17 SBN beslutar att godkänna redovisningen av plansamrådet och uppdrar åt stadsbyggnadskontoret att ställa ut planförslaget.

2008-01-24 ExplN fattar för sin del inriktningsbeslut för Kristinebergshöjden samt anvisar mark för kontorsändamål till NCC.

2008-06-16 KF beslutar att godkänna fortsatt utredningsarbetet upp till 20 mnkr med inriktning mot exploatering på Kristinebergshöjden samt att ge idrottsnämnden i uppdrag att bedöma förutsättningarna för att uppföra och driva en idrottshall på Kristinebergshöjden.

Detta beslut som föreläggs exploateringsnämnden avser genomförandebeslut för trafikplats Lindhagensgatan. Ett förslag till genomförandebeslut för Kristinebergshöjden (bostäder, kontor och idrottshall) beräknas att presenteras för exploateringsnämnden under 2013.

Idrottsnämnden förväntas behandla utredningsbeslut om idrottshallen på Kristinebergshöjden i december 2010.

Stadsbyggnadsnämnden förväntas godkänna detaljplanen för trafikplats Lindhagensgatan under första kvartalet 2011. Därefter förväntas kommunfullmäktige anta detaljplanen under andra kvartalet 2011.

Trafikverket förväntas att behandla beslut om fastställelse av arbetsplanen under våren 2011.

*Genomförandeavtal mm*

#### **Genomförandeavtal med Trafikverket**

Ett genomförandeavtal har upprättats mellan staden och Trafikverket. Syftet med avtalet är att reglera förhållandet mellan Staden och Trafikverket vid projektering, upphandling och genomförande av ombyggnaden av trafikplatsen.

Enligt avtalet ansvarar Trafikverket så som byggherre för ombyggnaden av trafikplatsen och nödvändiga anslutande arbeten intill. Trafikverket ansvarar därmed för projektering, upphandling av entreprenör, anläggande och driftsättning.

Staden finansierar och bekostar projektet. Staden svarar för samtliga kostnader som kan belasta Trafikverket vid projektering, upphandling och genomförande. Staden ersätter även Trafikverket för självkostnader för egen personal.

Budget för projektet är ca 300 miljoner kronor. Budgeten inkluderar utredning, projektering, upphandling och genomförande av ombyggnaden av trafikplatsen. Utöver detta erlägger staden en engångsersättning om 15 mnkr till Trafikverket för att täcka de ökade driftkostnaderna för den ombyggda trafikplatsen.

Avtalet reglerar vidare gränser för väghållaransvar och huvudmannaskap, markåt-

komst och tidplan.

I avvaktan på att genomförandeavtalet träder i kraft krävs att Trafikverket fortsätter med utredningar och projektering av ombyggnaden av trafikplatsen. För att möjliggöra detta har staden skrivit en utfästelse till Trafikverket där staden utfäster sig att svara för Trafikverkets nödvändiga kostnader för fortsatt utredning och projektering upp till 17 mnkr.

#### **Samordningsavtal med SL och Trafikverket**

SL:s bussdepå i Hornsberg ligger som nämnts ovan i direkt anslutning till trafikplats Lindhagensgatan. Ombyggnaden av trafikplatsen påverkar SL:s verksamhet inom depåområdet, både dagens och den nya planerade depån. Den nya depåns tvätt- och tankanläggning planeras att förläggas under Essingeledens bro vid trafikplatsen. Detta innebär att samordning mellan Trafikverket och SL måste ske.

Ett samordningsavtal mellan staden, trafikverket och SL har upprättats för att reglera principerna för samarbete mellan parterna vid ombyggnaden av trafikplatsen. Genom avtalet förbinder sig parterna att samverka vid planering, projektering och genomförande av ombyggnaden av trafikplatsen. En förutsättning är att bussdepån ska fungera under hela ombyggnadsskedet.

Samordningsavtalet ska inför byggstart av ombyggnaden av trafikplatsen ersättas av ett genomförandeavtal mellan parterna.

#### **Nyttjanderättsavtal mm**

Enligt väglagen ska staden tillhandahålla Trafikverket all den mark som behövs för ombyggnaden av trafikplatsen. Det innebär att staden ska tillse att erforderliga servitut tecknas för att reglera trafikplatsens permanenta rättigheter.

Staden äger den mesta av marken som berörs av trafikplatsens ombyggnad, men även delar av SL:s mark blir berörd. Servitutsavtal kommer därför att träffas mellan staden och SL för att för all framtid reglera bibehållandet, nyttjandet, underhållet och förnyelse av trafikplatsen och dess anläggningar.

Vidare behövs mark för tillfälligt nyttjande under byggtiden, så som etableringsytor mm. Stora delar av den marken ligger inom SL:s fastigheter. Nyttjanderättsavtal mellan SL och staden kommer att upprättas med anledning av det.

För att kunna genomföra ombyggnaden av trafikplatsen måste SL genomföra omfattande evakueringar och omdisponeringar inom bussdepån. Delar av bussdepåns verksamhet flyttar till en provisorisk depå i Värtan, men huvuddelen av verksamheten kommer att vara kvar inom området. För att få plats med bussuppställning måste eventuellt delar av områden inom Kristinebergs IP tas i anspråk. Nyttjanderättsavtal för detta ska i sådana fall upprättas.

#### **Alsiskan**

Fastigheten Alsiskan 1 ägs av Stockholmshem. På fastigheten finns ett bostadshus med tolv bostadslägenheter. I samband med ombyggnationen av trafikplatsen kommer den s k direktrampen att hamna mycket nära det befintliga bostadshuset vilket innebär en väsentlig försämring av boendemiljön.





*Befintligt bostadshus och föreslagen direktram  
(fotomontage: &Rundquist arkitekter)*

Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att huset på Alsiskan 1 inte är lämpligt för bostadsändamål och fastighetens användning i detaljplanen ändras därför från bostäder till kontor.

Diskussioner har förts mellan Stockholmshem och staden om att staden ska förvärva fastigheten eftersom den inte längre är lämpad för bostadsändamål. Förhandlingarna om köpeskilling är dock ännu inte avslutade. Exploateringskontoret avser därför att återkomma till nämnden med förslag till köpekontrakt under våren 2011.

Stockholmshem har tömt bostadshuset på permanenta hyresgäster i inväntan på stadens övertagande. Staden planerar att under ett antal år framöver använda huset som projektkontor vid utbyggnaden inom västra Kungsholmen. Fastighetens långsiktiga användning är ännu inte bestämd.

#### *Genomförande och tidplan*

Utbyggnaden av trafikplatsen planeras att ske i huvudsak med följande etapper:

- SL genomför rivning och evakuering av de områden inom Hornsbergs bussdepå som berörs av ombyggnationen.
- I etapp 1 byggs den södergående avfartsrampen och den norra delen av droppen.
- I etapp 2 stängs den norrgående avfartsrampen vilket möjliggör utbyggnad av den södra delen av droppen, direktrampen samt delar av gc-vägen under Essingeleden.

- I etapp 3 byggs droppen samman över befintliga ramper. Den norrgående avfartsrampen öppnas igen.
- I etapp 4 byggs den södergående påfartsrampen och resterande del av gc-vägen under Essingeleden. Delar av den nya trafikplatsen öppnas för trafik.
- I etapp 5 öppnas resterande delar av den nya trafikplatsen för trafik, och gc-vägen färdigställs.

Följande preliminära tidplan bedöms gälla för ombyggnaden av trafikplatsen:

2011, kvartal 2: Detaljplan och arbetsplan antages respektive fastställs

2011, kvartal 1-3: Förberedande arbeten. SL utför evakuering av de om-

råden inom Hornsbergs bussdepå som berörs av ombyggnationen.

2010-2011, kvartal 1-3 Projekttering, bygghandling, upphandling

2011, kvartal 4 Byggstart

2014, kvartal 4 Trafikplats färdig att tas i bruk

Först då trafikplatsen är färdig och befintliga av- och påfartsramper är tagna ur bruk kan byggnationen av Kristinebergshöjden påbörjas.

#### *Risker och osäkerhetsfaktorer*

Tidplanen för ombyggnationen av trafikplatsen kan förskjutas till följd av förse- ningar i detaljplane- eller arbetsplaneprocessen. Förskjutningar av tidplanen kan även ske på grund av en mer komplicerad projektering än förväntat eller konstruktions- och anläggningskomplikationer under byggskedet. En riskanalys kommer att tas fram för projektet för att tydliggöra vilka riskfaktorer som är de mest avgörande för projektet.

#### *Ekonomiska konsekvenser för staden*

Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för projektet enligt nuvär- desmetoden och vilka budgetkonsekvenser projektet medför.

Projektet avses successivt inordnas i den modell för projektstyrning av stora inve- steringsprojekt i Stockholm stad som gäller från och med 1 januari 2010.

En successivkalkyl har utförts för projektet i oktober 2010.

#### **Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden**

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

Det här genomförandebeslutet berör endast trafikplats Lindhagensgatan och omfat- tar inte övriga projekt på Kristinebergshöjden. För att få en bild över den totala eko- nomiska situationen inom området har ett flertal olika investeringsanalyser utförts.

Följande investeringsanalyser har gjorts (de olika områdenas läge framgår av kar- tan på sidan 5):

#### **Trafikplats Lindhagensgatan**

Kalkylen inkluderar utgifter för trafikplats Lindhagensgatan.

#### **Kristinebergshöjden**

Kalkylen inkluderar:

- utgifter för trafikplats Lindhagensgatan
- utgifter för genomförande av projekt på Kristinebergshöjden

- intäkter för tomträttsupplåtelse av bostäder samt inkomster för försäljning av kommersiella lokaler.

#### **Kristinebergshöjden inklusive Krillans Krog**

Kalkylen inkluderar ovan angivna parametrar samt utgifter och inkomster för det närliggande projektet Krillans Krog i enlighet med inriktningsbeslut 2010-06-17.

#### **Kristinebergshöjden inklusive Krillans Krog och idrottshall**

Kalkylen inkluderar ovan angivna parametrar samt idrottsnämndens utgifter för anläggande av en idrottshall på Kristinebergshöjden.

Trafikplats Lindhagensgatan

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar ett negativt nettonuvärde om 343 mnkr.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till knappt 400 mnkr, varav 16 mnkr är utgifter före år 2010, dvs. redan nedlagda utgifter. Utgifterna avser främst ersättning till Trafikverket för ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan.

Kristinebergshöjden

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för Kristinebergshöjden, se ingående parametrar ovan, redovisar ett negativt nettonuvärde om 101 mnkr. Projektets täckningsgrad inkl nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 76 %.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till drygt 500 mnkr, varav 17 mnkr är utgifter före år 2010, dvs. redan nedlagda utgifter. Utgifterna avser främst ersättning till Trafikverket för ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan. Övriga utgifter utgörs av anläggande av gator mm på Kristinebergshöjden.

Försäljningsinkomster som avser försäljning av kommersiella lokaler beräknas till drygt 320 mnkr och reavinsten beräknas uppgå till ca 315 mnkr.

I inriktningsbeslutet för Kristinebergshöjden (beslutat av kommunfullmäktige 2008-06-16) redovisade investeringsanalysen enligt nettonuvärdesmetoden ett positivt nettonuvärde om 28 mnkr. De stora skillnaderna jämfört med den investeringsanalys som nu har genomförts är att projektet beräknas bli 140 mnkr dyrare än vad som då antogs samt att försäljningsinkomsterna är kraftigt förskjutna i tiden. Den kraftiga tidsförskjutningen beror framförallt på allt för optimistiska antaganden i ett tidigt skede om när byggstart för de kommersiella lokalerna på Kristinebergshöjden skulle kunna ske. En förutsättning för att komma igång med bebyggelsen på Kristinebergshöjden är att Trafik Stockholms byggnad rivs. I samband med inriktningsbeslutet antogs att byggnaden skulle kunna rivs betydligt tidigare än vad som senare har visat sig vara möjligt.

Kristinebergshöjden inklusive Krillans Krog

Exploateringsnämnden fattade 2010-06-17 inriktningsbeslut för Krillans Krog. Projektet omfattar investeringsutgifter om 65 mnkr och försäljningsinkomster om 160 mnkr.

En investeringsanalys enligt nettonuvärdesmetoden med hänsyn tagen till både Kristinebergshöjden och Krillans Krog redovisar ett positivt nettonuvärde om 1 mnkr.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 570 mnkr, varav

24 mnkr är utgifter före år 2010, dvs. redan nedlagda utgifter. Utgifterna avser främst ersättning till Trafikverket för ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan. Övriga utgifter utgörs av anläggande av gator mm på Kristinebergshöjden och vid Krillans Krog, ledningsflytt mm.

Försäljningsinkomster som avser försäljning av kommersiella lokaler på Kristinebergshöjden och bostäder vid Krillans Krog beräknas till drygt 520 mnkr och reavinsten beräknas uppgå till drygt 480 mnkr.

Kristinebergshöjden inklusive Krillans Krog och idrottshall

Idrottsförvaltningen har tagit fram en kalkyl på en idrottsanläggning på Kristinebergshöjden. Enligt kalkylen uppgår investeringsutgifterna till 475 mnkr.

En investeringsanalys enligt nettonuvärdesmetoden med hänsyn tagen till både Kristinebergshöjden, Krillans Krog samt idrottsanläggningen redovisar ett negativt nettonuvärde om 474 mnkr. I analysen ingår inte idrottsförvaltningens driftkostnader för anläggningen.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 1190 mnkr, varav 24 mnkr är utgifter före år 2010, dvs. redan nedlagda utgifter. Utgifterna avser främst anläggande av idrottshall samt ersättning till Trafikverket för ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan.

### Budgetkonsekvenser

#### Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 400 mnkr i löpande prisnivå. Projektet genererar inga försäljningsinkomster. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

<b>Budgetkonsekvenser</b>	<b>Ack</b>						
<b>Investering</b>	<b>t.o.m.</b>						
<b>Mnkr</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>Senare</b>	<b>Totalt</b>
Utgifter inkl. förvärv (-)	-15,9	-10,5	-44,4	-192,1	-72,9	-63,2	-399,0
Inkomster (exkl. försäljning)	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5
<b>Nettoutgift (-) /-inkomst</b>	<b>-15,4</b>	<b>-10,5</b>	<b>-44,4</b>	<b>-192,1</b>	<b>-72,9</b>	<b>-63,2</b>	<b>-398,5</b>
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Stadens utgifter/inkomster för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2011. Behov av medel för åren därefter får beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

### **Driftbudget**

Trafikverket ansvarar i sin helhet för drift och underhåll av trafikplats Lindhagensgatan. Trots det påverkar projektet Trafiknämnden och Stadsdelsnämndens driftbudget då projektet bl a skapar ett nytt parkområde och en ny torgyta i anslutning till trafikplatsen. Kontoret beräknar att driftkostnaderna kommer uppgå till ca 0,2 mnkr per år.

Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 27 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar.

### **Ekonomiska osäkerheter**

Det finns risk för förseningar av projektet. Som nämnts tidigare är varken detaljplanen antagen eller arbetsplanen fastställd. Förseningar i dessa processer kan innebära att projektet försenas. Det ger till följd att övriga projekt på Kristinebergshöjden riskerar att försenas, med förskjutningar av både investeringsutgifter och försäljningsinkomster. Kraftiga förseningar av försäljningsinkomsterna påverkar nettonuvärdet negativt.

Ombyggnaden av trafikplats Lindhagensgatan är mycket komplicerad och komplex. Till följd av det finns viss risk att investeringsutgifterna kommer att öka.

Försäljningsinkomsterna inom Kristinebergshöjden är relativt låga i förhållande till investeringsutgifterna. Kan ytterligare byggrätter tillskapas inom området har det en positiv effekt på den totala ekonomin. Kontoret bedömer emellertid att det inte är möjligt att tillskapa ytterligare byggrätter inom området, såvida inte den mark som är avsedd för idrottsanläggningen istället upplåts för kommersiella ändamål.

Om marken för bostäder som enligt tecknade markanvisningsavtal ska upplåtas med tomträtt, istället skulle säljas innebär det stor positiv inverkan på den totala ekonomin.

### **Slutsatsekonomi**

Beroende på vilka projekt som räknas med i investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden redovisar projektet ett kraftigt negativt eller ett svagt positivt nettonuvärde. Kontoret bedömer trots det att projektet har stora fördelar för stadens utveckling. Det är en förutsättning för att förverkliga visionen för nordvästra Kungsholmen och ett tydligt steg i att förverkliga stadens Vision 2030.

*Övriga konsekvenser av projektet*

### **-Miljö**

En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats i samband med framtagandet av detaljplan och arbetsplan. Ombyggnaden av trafikplatsen innebär endast en mindre förändring i förhållande till nuvarande markanvändning. Frågor som ändå har belysts i miljökonsekvensbeskrivningen är bl a buller, luftkvalitet, skydd mot olyckshändelser samt natur och rekreation.

### **-Kompensation för ianspråktagen grönyta**

Genom ombyggnaden av trafikplatsen kommer viss vegetation och naturmark inom Kristinebergshöjden att tas i anspråk för den sydriktade påfartsrampen.

I samband med utbyggnaden av stadsutvecklingsområdet Västra Kungsholmen

kommer flera parker att anläggas och upprustas, vilket utgör kompensation för den grönyta som tas i anspråk inom stadsutvecklingsområdet. Avvägningen mellan nybebyggelse och friytor har skett samlat för området i programmet.

#### **-Måluppfyllelse**

Projektet stämmer med stadens mål att utveckla Stockholm. Genom en ombyggd trafikplats kan en väsentlig del av utvecklingsplanerna för nordvästra Kungsholmen fullföljas, då en utbyggnad av Kristinebergshöjden med bl a bostäder, kontor och idrottsanläggning möjliggörs.

#### **-Näringsliv och jobb i regionen**

Kontoret bedömer att ombyggnaden av trafikplatsen har en positiv påverkan på näringslivet i regionen genom de arbetstillfällena som skapas under byggtiden.

#### **-Samråd och information till andra förvaltningar**

Stadsledningskontoret har informerats om ärendet.

#### *Plan för uppföljning*

Projektet kommer i huvudsak att följas upp i samband med den normala ekonomirapporteringen, Flerårsprogram, Verksamhetsplan, Verksamhetsberättelse m.m. Eventuella avvikelser kommer att analyseras och kommenteras i separat bilaga.

#### *Analys och konsekvenser / Exploateringskontorets synpunkter*

En ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan möjliggör bebyggelse på Kristinebergshöjden med bostäder, kontor och en idrottshall. En idag lågt utnyttjad plats används på ett mer effektivt sätt. Kommunikationsvägarna förbättras och olika delar inom området kan knytas samman. En väsentlig del av utvecklingsplanerna för nordvästra Kungsholmen kan därmed fullföljas.

Trots att ekonomin i projektet är svag bedömer kontoret att projektet har stora fördelar för stadens utveckling. Det är en förutsättning för att förverkliga visionen för nordvästra Kungsholmen och ett tydligt steg i att förverkliga stadens Vision 2030.

Mot denna bakgrund föreslår kontoret att exploateringsnämnden godkänner genomförandet av ombyggnaden av trafikplats Lindhagensgatan omfattande totala investeringsutgifter om 400 mnkr samt hemställer att kommunfullmäktige godkänner nämndens genomförandebeslut.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Kungsholmens stadsdelsnämnd samt AB Stockholmshem.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 1 april 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Den 9 december 2010 godkände exploateringsnämnden för sin del genomförandet av ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan på Kungsholmen omfattande 400,0 miljoner kronor.

Stadsledningskontoret anser att utgiften är väl motiverad då trafikplatsen får en förbättrad kapacitet för att möta kommande trafiktillströmning när Nordvästra Kungsholmen byggs ut. Det är också positivt att nuvarande trafikplats ersätts med en mindre ytkrävande trafiklösning som frigör mark på Kristinebergshöjden och möjliggör framtida bebyggelse. Projektet bidrar även till kommunfullmäktiges verksamhetsmål ”det ska byggas många bostäder i Stockholm” som bland annat innebär att det ska planeras för minst 15 000 nya lägenheter under innevarande mandatperiod och kommunfullmäktiges verksamhetsmål ”Framkomligheten i regionen ska öka”.

Utgifterna avser främst ersättning till Trafikverket för ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan och finansieras genom att ianspråkta särskilt avsatta medel för infrastrukturåtgärder. Denna medfinansiering beräknas till cirka 354 miljoner kronor. Övriga investeringsutgifter i projektet, 46,0 miljoner kronor, såsom fastighetsförvärv samt utgifter för anslutningar till trafikplatsen inryms i exploateringsnämndens investeringsbudget.

Exploateringsnämnden uppmanas att hantera den risk som är beroende av att varken detaljplan eller arbetsplan för trafikplats Lindhagensgatan är fastställd. Till följd av detta finns risk för en utgiftsökning varför exploateringsnämnden uppmanas att nogsamt följa ekonomin i projektet. Stadsledningskontoret föreslår att beslut i kommunfullmäktige om detaljplan och genomförandebeslut samordnas.

Stadsledningskontoret anser att vid ett genomförande av detta komplicerade projekt är det nödvändigt att ha en kvalificerad och sammanhållen genomförande- och uppföljningsorganisation och en nära samverkan med övriga parter.

### *Bakgrund*

År 2002 antogs ett program för Nordvästra Kungsholmen (numera Västra Kungsholmen), som anger att området ska vara en del av innerstaden och att bebyggelsen ska anpassas efter detta. I programmet föreslås att dagens stora och ytkrävande trafikplats ersätts med en mindre och stadsmässig cirkulationsplats som möjliggör bebyggelse på Kristinebergshöjden.

Trafikplats Lindhagensgatan tillhör Essingeleden som är en statlig väg där Trafikverket har väghållaransvar. År 2004 tecknade staden och dåvarande Vägverket (nuvarande Trafikverket) ett samarbetsavtal för att reglera finansiering och ansvarsfördelning för genomförande av förstudie och en arbetsplan för trafikplatsen. Enligt avtalet bekostar och finansierar staden helt den kommande ombyggnaden av trafikplatsen.

Under våren 2007 var förslag till detaljplan för Kristinebergsmotet (trafikplats Lindhagensgatan) ute på samråd. Detaljplaneförslaget har varit på utställning i slutet av 2010. Enligt aktuell tidplan förväntas kommunfullmäktige anta detaljplanen under andra kvartalet 2011. Trafikverket förväntas behandla beslut om fastställande av arbetsplanen under våren 2011. Byggstarten är planerad till fjärde kvartalet 2011 och trafikplatsen förväntas vara i bruk under fjärde kvartalet 2014.

#### *Ärendet*

Den 9 december 2010 godkände exploateringsnämnden för sin del genomförandet av ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan omfattande investeringsutgifter om 400,0 miljoner kronor.

Trafikplats Lindhagensgatan ligger på nordvästra Kungsholmen, strax söder om den plats där Essingeleden på bro passerar över Lindhagensgatan. Stora delar av trafikplatsen ligger inom den del av Kristinebergsparken som benämns Kristinebergshöjden. Trafikplatsen är ytkrävande och tar ett stort område inom Kristinebergsparken i anspråk. Utbyggnaden av Nordvästra Kungsholmen medför tillkommande trafik i området. När området är färdigbyggt år 2015 skulle köer bildas från dagens trafikplats och upp på Essingeleden. Den föreslagna trafikplatsen har större kapacitet och klarar tillkommande trafik utan att köer som påverkar trafiken på Essingeleden uppstår. Genom en ombyggnad av trafikplatsen frigörs mark för framtida bebyggelse på Kristinebergshöjden. Denna bebyggelse ingår inte i detaljplaneförslaget för trafikplatsen utan kommer att behandlas i en eller flera separata detaljplaner. Inom Kristinebergshöjden planerar staden för mellan 200 och 300 bostäder, kontor och en idrottsanläggning. Markanvisning har skett till AB Svenska Bostäder och NCC för uppförande av kontor längs med Essingeleden. Planer för en idrottsanläggning finns där idrottsnämnden fattade utredningsbeslut den 15 mars 2011 om att vidareutveckla dessa planer.

#### *Utförning*

I huvudsak omfattar ombyggnaden av trafikplatsen följande. Den föreslagna trafikplatsens på- och avfartsramper blir parallella med Essingeleden och ansluts till en droppformad trafiklösning (en så kallad ”droppe”) under Essingeleden. Tre nya anslutningsramper väster om Essingeleden anläggs, befintliga ramper öster om Essingeleden behålls och för befintliga av- och påfartsramper på den västra sidan rivs anslutningen mot Essingeleden. Vid det befintliga gångstråket under Essingeleden vid Böttingervägen planeras den befintliga trappan att ersättas med en serpentinformad gång- och cykelväg.

#### *Omgivningar*

För att kunna genomföra ombyggnaden av trafikplatsen måste AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) genomföra omfattande evakueringar och omdisponeringar inom bussdepån i Hornsberg. Avsikten är att depåverksamheten ska omlokaliseras inom närområdet. Detaljplaneförslag om placering av bussdepå under Kristinebergs idrottsplats har varit på samråd under våren 2010. Detaljplanen förväntas antas av kommunfullmäktige kvartal 4 2011.

AB Stockholms hems fastighet Alsiskan 1 påverkas kraftigt av ombyggnaden av trafikplatsen. Fastigheten inte längre är lämpad för bostadsändamål och användningen



ändras därför till kontor i detaljplanen. Fastigheten är tömd på permanenta hyresgäster i väntan på stadens övertagande. Förhandlingar om köpesumma är inte avslutade men exploateringsnämnden avser att återkomma med förslag till köpekontrakt under våren 2011.

#### Genomförandeavtal och samordningsavtal

Ett genomförandeavtal har upprättats mellan staden och Trafikverket med syfte att reglera förhållandet mellan parterna vid projektering, upphandling och genomförande av ombyggnaden av trafikplatsen. Enligt avtalet ansvarar Trafikverket för ombyggnaden och trafikplatsen medan staden finansierar denna. Genomförandeavtalet villkoras av kommunfullmäktiges godkännande av genomförandeavtalet, Trafikverkets fastställande av arbetsplan samt kommunfullmäktiges antagande av ny detaljplan för trafikplatsen, senast 31 december 2012.

Ombyggnaden av trafikplatsen påverkar SL:s bussdepå i Hornsberg och ett samordningsavtal har upprättats mellan SL, Trafikverket och staden. Samordningsavtalet villkoras av kommunfullmäktiges godkännande av samordningsavtalet och Trafikverkets fastställande av en arbetsplan, senast den 31 december 2012.

#### Ekonomi

Trafikplats Lindhagensgatan beräknas i löpande priser till cirka 400 miljoner kronor, varav knappt 27,0 miljoner kronor är utgifter före år 2010. Nuvärdet beräknas till minus 343,0 miljoner kronor.

#### Stadens utgifter för ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan:

(belopp i miljoner kronor, löpande prisnivå)	t.o.m. 2010	2011	2012	2013	2014	Totalt
stadens utgift för ombyggnad av trafikplatsen	27,0	45,0	192,0	73,0	63,0	400,0
- varav stadens investeringsutgifter i projektet	17,0	19,0	5,0	3,0	2,0	46,0
- varav stadens ersättning till Trafikverket, medfinansiering	10,0	26,0	187,0	70,0	61,0	354,0

Utgifterna avser främst ersättning till Trafikverket för ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan och finansieras genom att ianspråkta särskilt avsatta medel för infrastrukturåtgärder. Denna medfinansiering beräknas till cirka 354 miljoner kronor.

Övriga investeringsutgifter i projektet, 46,0 miljoner kronor, såsom fastighetsförvärv om 17,0 miljoner kronor, samt utgifter för anslutningar till trafikplatsen; ramper, gångbanor etc. är staden huvudman för och därför inte möjliga att finansiera med centralt avsatta infrastrukturella medel. Dessa utgifter inryms i exploateringsnämndens

investeringsbudget.

Projektet kommer att inordnas i den modell för projektstyrning av stora investeringsprojekt i Stockholms stad som gäller från 1 januari 2010. För att få en bild över den totala ekonomin för områdets olika projekt; trafikplats Lindhagensgatan, bostads-exploatering Kristinebergshöjden och Krillans krog samt idrottshall, har investeringsanalyser enligt nuvärdesmetoden gjorts, enligt nedan.

Projekt	Nettoutgift	Inkomst	Nettonuvärde
Trafikplats Lindhagensgatan	400,0	0,0	-343,0
Kristinebergshöjden (inkl. trafikplatsen)	500,0	320,0	-101,0
Kristinebergshöjden (inkl. trafikplatsen och Krillans krog)	570,0	520,0	+1,0
Kristinebergshöjden (inkl. trafikplatsen, Krillans krog och idrottshall	1 190,0	520,0	-474,0

Försäljningsinkomsterna inom Kristinebergshöjden är relativt låga i förhållande till investeringsutgifterna. Kan ytterligare byggrätter rymmas inom området har det en positiv effekt på områdets totala ekonomi. Exploateringsnämnden bedömer dock att det inte är möjligt att skapa fler byggrätter. Ett alternativ är att marken som är avsedd för idrottsanläggning upplåts för kommersiella ändamål. Om marken för bostäderna säljs istället för att upplåtas med tomträtt, kan också detta ha en positiv inverkan på den totala ekonomin. Exploateringsnämnden bedömer att hela projektet har stora fördelar för stadens utveckling och är en förutsättning för att förverkliga visionen för Nordvästra Kungsholmen och stadens Vision 2030.

#### Drifts- och kapitalkostnader

Trafikverket ansvarar i sin helhet för drift och underhåll av trafikplats Lindhagensgatan. Trots det påverkar projektet trafik- och renhållningsnämndens samt stadsdelsnämndens driftbudget då projektet bland annat skapar ett nytt parkområde och en ny torgyta i anslutning till trafikplatsen. Driftskostnaderna beräknas till 0,2 miljoner kronor per år. Kapitalkostnaderna beräknas till 27,0 miljoner kronor det första året och minskar därefter något genom avskrivningar.

#### Ekonomiska osäkerheter

Eftersom varken detaljplan eller arbetsplan är fastställd finns risk för förseningar av ombyggnaden av trafikplatsen. Detta innebär att även övriga projekt inom Kristinebergshöjden riskerar att försenas, vilket i sin tur försenar stadens försäljningsinkomster och kan försämma hela områdets projektekonomi. Dessutom är ombyggnaden av trafikplatsen ett mycket komplicerat arbete, vilket kan komma att innebära att utgifterna för projektet ökar.

#### Ärendets beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontorets finansavdelning i samråd med stadsdirektörens stab och juridiska avdelningen på stadsledningskontoret.

### *Stadsledningskontorets synpunkter och förslag*

Stadsledningskontoret är positivt till att trafikplatsen får en förbättrad kapacitet för att möta kommande trafiktillströmning när Nordvästra Kungsholmen byggs ut. Det är också positivt att den ombyggda trafikplatsen frigör mark för framtida bebyggelse på Kristinebergshöjden. Projektet bidrar även till kommunfullmäktiges verksamhetsmål "Det ska byggas många bostäder i Stockholm" som bland annat innebär att det ska planeras för minst 15 000 nya lägenheter under innevarande mandatperiod och kommunfullmäktiges verksamhetsmål "Framkomligheten i regionen ska öka".

Stadsledningskontoret konstaterar att projektets ekonomi är mycket väl beskrivet och satt i sitt sammanhang, i enlighet med stadens metodik för stora investeringsprojekt. Den ekonomiska kalkylen för trafikplatsen omfattar 400,0 miljoner kronor vilket stadsledningskontoret anser vara motiverat och en förutsättning för att försörja den trafiktillströmning som utbyggnaden av Nordvästra Kungsholmen medför samtidigt som mark frigörs för att bygga 200-300 bostäder i området.

Exploateringsnämnden uppmanas att hantera den risk som är beroende av att varken detaljplan eller arbetsplan för trafikplats Lindhagensgatan är fastställd. Till följd av detta finns risk för att investeringsutgifterna kan komma att öka, varför exploateringsnämnden uppmanas att nogsamt följa ekonomin i projektet. Stadsledningskontoret föreslår att beslut i kommunfullmäktige om detaljplan och genomförandebeslut samordnas.

Stadsledningskontoret anser att vid ett genomförande av detta komplicerade projekt är det nödvändigt att ha en kvalificerad och sammanhållen genomförande- och uppföljningsorganisation och en nära samverkan med övriga parter som Trafikverket, stadsbyggnadsnämnden, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Stockholms hem, trafik- och renhållningsnämnden, fastighetsnämnden och idrottsnämnden som styr projektet till förväntat resultat. Brister i samordningen kan medföra negativa konsekvenser för projektets ekonomi.

Stadsledningskontoret konstaterar även att när trafikplatsen byggs om måste Trafikverket ha en plats för etablering av upplag, maskiner, material och byggbodnar. Motvarande behov har SL, på samma plats, när de bygger sin nya depå. Den enda yta som kan användas i denna trånga stadsmiljö är tomten för den planerade nya samverkanscentralen, vars byggstart planeras till våren 2012, det vill säga under tiden som byggnationen av trafikplats Lindhagensgatan pågår. Det kan medföra logistiska problem som måste hanteras av den sammanhållna genomförande- och uppföljningsorganisationen.

Exploateringsnämnden medges genomföra investering om 46,0 miljoner kronor för ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan. Investeringsutgifter för 2011 och efterföljande år får inrymmas i nämndens investeringsbudget. I övrigt får

stadens medfinansiering om 354,0 miljoner kronor avseende ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan finansieras genom att ta i anspråk av stadens avsatta medel från tidigare bokslut för infrastrukturåtgärder.

## Miljö- och hälsoskyddsnämnden

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 15 februari 2011

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker genomförandebeslutet men det bör förtydligas så att det framgår att planeringen av trafikplatsen inte utesluter en alternativ vägramp mellan Essingeleden och Drottningholmsvägen.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) med hänvisning till sitt förslag till beslut, *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Stellan F Hamrin (V) med hänvisning till sitt förslag till beslut, *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Karin Karlsbro (FP), *bilaga 1*.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Genom remiss från kommunstyrelsen har Miljö- och hälsoskyddsnämnden erhållit rubricerat genomförandebeslut för synpunkter senast den 28 februari 2011.

Genomförandebeslutet avser ombyggnaden av trafikplats Lindhagensgatan på Kungsholmen. Genom ombyggnaden av trafikplatsen frigörs mark för framtida bebyggelse på Kristinebergshöjden med bl a bostäder, kontor och idrottsanläggning. *Förvaltningens synpunkter och förslag*

### **Planering för en alternativ framtida ramp**

Miljöförvaltningen anser att det i beslutet tydligt bör framgå att genomförandet av trafikplatsen inte utesluter möjligheterna att i framtiden kunna bygga en alternativ direktramp mellan Essingeleden och Drottningholmsvägen. Genomförandebeslutet skulle med detta tydligare stämma överens med trafikverkets uppfattning att möjligheten skall finnas i framtiden att kunna bygga en sådan ramp. Denna mening framgår av trafikverkets utställelsehandling av arbetsplanen för trafikplatsen. Genomförandebeslutet innebär att en ny trafikplats anläggs som frigör mark för nya bostäder, kontor och idrottsanläggning. Trafikplatsen utgör också en länk mellan Essingeleden och Stockholms gatunät inkluderat trafik som ska västerut längs Drottningholmsvägen och över Tranebergsbron. Trafikströmmen västerut från trafikplatsen har uppskattats till 5000 fordon per dygn och behöver idag liksom efter ombyggnaden av trafikplatsen

passera Lindhagensgatan och Lindhagensplan för att nå Drottningholmsvägen. Luftkvalitetsberäkningar som grundar sig på antaganden om framtida trafik har visat att luftkvaliteten längs Lindhagensgatan tangerar gränsvärden i form av miljökvalitetsnormer (MKN) för luft. På grund av de osäkerheter som trafikprognoser utgör bör direktrampen mellan Essingeleden och Drottningholmsvägen kunna vara möjlig att genomföra vid behov.

MHN rekommenderade år 2007, i sitt yttrande över detaljplaneförslaget av trafikplatsen (se Dnr 2006-007565-251), att en direktramp mellan Essingeleden och Drottningholmsvägen skulle utredas som en möjlig åtgärd för att inte MKN för luft skulle överskridas på Lindhagensgatan.

Miljöförvaltningen anser att genomförandebeslutet bör redovisa att genomförandet stödjer denna direktramp.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 17 februari 2011 att

1. överlämna kontorets tjänsteutlåtande daterat den 21 januari 2010 som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av Elina Åberg m.fl. (MP), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 21 januari 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Kristinebergsmotet (Trafikplats Lindhagensgatan) är beläget på nordvästra Kungsholmen där Essingeleden på en bro korsar Lindhagensgatan. Trafikplatsen är ytkrävande och tar ett stort område inom Kristinebergshöjden i anspråk. Enligt programmet för Nordvästra Kungsholmen ska trafikplatsen byggas om till en ytsnål och stadsmässig cirkulationsplats i syfte att frigöra mark för bebyggelse på Kristinebergshöjden.

Exploateringsnämnden fattade den 9 december 2010 genomförandebeslut om projektet. Kommunstyrelsen har skickat beslutet på remiss till bl.a. stadsbyggnadsnämnden.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att en ny detaljplan behövs för att möjliggöra ombyggnaden av trafikplatsen. Ett planförslag ställdes ut för granskning 10 november – 8 december 2010. Tanken är att planförslaget ska godkännas i stadsbyggnadsnämnden under första kvartalet 2011 och att förslaget därefter ska överlämnas till

kommunfullmäktige för antagande.

Stadsbyggnadskontoret har inga synpunkter på exploateringsnämndens genomförandebeslut.

#### Utlåtande

##### Bakgrund

Kristinebergsmotet (Trafikplats Lindhagensgatan) är beläget på nordvästra Kungsholmen där Essingeleden på en bro korsar Lindhagensgatan. Trafikplatsen fungerar som en länk mellan Essingeleden och Lindhagensgatan. Trafikplatsen är ytkrävande och tar ett stort område inom Kristinebergshöjden i anspråk. Enligt programmet för Nordvästra Kungsholmen ska trafikplatsen byggas om till en ytsnål och stadsmässig cirkulationsplats, bl.a. i syfte att frigöra mark för bebyggelse på Kristinebergshöjden, väster om Essingeleden.

Kristinebergsmotet tillhör Essingeleden (E4/E20) som är en statlig väg där Trafikverket har väghållaransvar.



*Kristinebergsmotets läge i Stockholm*

### **Planarbete och planförslag**

Ombyggnaden av trafikplatsen förutsätter att en ny detaljplan tas fram. Då trafikplatsen är en del av den statliga vägen E4/E20 behövs även en ny arbetsplan enligt väglagen. Stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och Trafikverket har därför under en längre tid tillsammans arbetat med planeringen av den nya trafikplatsen.

Planförslaget innebär att den nuvarande trafikplatsen ersätts med en mindre trafikplats, vilken i huvudsak placeras under Essingeledens bro.



*Flygbild mot sydost där förslaget visas med rött (fotomontage: &Rundquist arkitekter)*

Utbyggnaden av Nordvästra Kungsholmen medför tillkommande trafik i området. När området är färdigbyggt år 2015 skulle köer bildas från dagens trafikplats och upp på Essingeleden. Den föreslagna trafikplatsen har större kapacitet och klarar tillkommande trafik utan att köer som påverkar trafiken på Essingeleden uppstår.

Stadsbyggnadsnämnden godkände den 17 januari 2008 redovisningen av plansamråd och gav stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ställa ut planförslaget. Förslagen till detaljplan respektive arbetsplan ställdes ut för granskning 10 november – 8 december 2010. Tanken är att förslaget till detaljplan ska godkännas i stadsbyggnadsnämnden under första kvartalet 2011 och att förslaget därefter ska överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.

### **Genomförandebeslut och remiss**

Exploateringsnämnden beslutade den 9 december 2010 bl.a. att för sin del godkänna genomförandet av ombyggnaden omfattande investeringskostnader om 400 mnkr, samt att föreslå att kommunfullmäktige godkänner genomförandet.

Kommunstyrelsen (rotel 1) har skickat exploateringsnämndens beslut på remiss till bl.a. stadsbyggnadsnämnden. Remisstiden sträcker sig till den 28 februari 2011.

Exploateringsnämndens beslut med tillhörande tjänsteutlåtande från exploateringskontoret finns tillgängligt på stadens hemsida via ”Insyn”.

#### **Stadsbyggnadskontorets synpunkter och förslag**

Stadsbyggnadskontoret har deltagit i projektet innan genomförandebeslutet godkändes i exploateringsnämnden och fortsätter att samarbeta med Trafikverket och exploateringskontoret i projektet. Kontoret delar exploateringskontorets uppfattning om hur arbetet i projektet ska bedrivas i fortsättningen. Kontoret har inga synpunkter på exploateringsnämndens genomförandebeslut.

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.

#### **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 17 februari 2011 att

1. Överlämna och åberopa kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 11 januari 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikplats Lindhagensgatan är belägen på nordvästra Kungsholmen där Essingeleden på en bro korsar Lindhagensgatan. Trafikplatsen är ytkrävande och tar ett stort område inom Kristinebergshöjden i anspråk. Exploateringskontoret i samarbete med Trafikverket planerar att bygga om trafikplatsen till en ytsnål och stadsmässig cirkulationsplats i syfte att bebygga Kristinebergshöjden. Exploateringskontoret har lämnat ett förslag till genomförandebeslut i november 2010 och 2010-12-09 fattade exploateringsnämnden beslut.

Kommunstyrelsen skickade beslutet på remiss till bl.a. trafikkontoret.

Föreslaget alternativ innebär förbättrad kapacitet i trafikplatsen, vilket möjligen leder till en minskning av upphinnandelyckor på Essingeleden och som följd även till förbättrad framkomlighet på leden. Framkomligheten på Lindhagensgatan och framför allt i korsningen Lindhagensgatan och Kellgrensgatan påverkas också till



det bättre med den nya anslutande rampen från trafikplatsen. En eventuell dragning av Spårväg City berörs inte av trafikplatsen. Byggnationen av samverkanscentralen måste samordnas med byggnationen av trafikplatsen då arbetena kommer att pågå parallellt.

Trafikkontoret har inga synpunkter på exploateringsnämndens genomförandebeslut.

### **Remissen**

Trafikplats Lindhagensgatan är belägen på nordvästra Kungsholmen där Essingeleden på en bro korsar Lindhagensgatan. Trafikplatsen fungerar som en länk mellan Essingeleden och Lindhagensgatan. Trafikplatsen är ytkrävande och tar ett stort område inom Kristinebergshöjden i anspråk. Exploateringskontoret i samarbete med Trafikverket planerar att bygga om trafikplatsen till en ytsnål och stadsmässig cirkulationsplats i syfte att bebygga Kristinebergshöjden. Exploateringskontoret har lämnat ett förslag till genomförandebeslut i november 2010 och 2010-12-09 fattade exploateringsnämnden beslut (bilaga 1).

Kommunstyrelsen skickade beslutet på remiss till bl.a. trafikkontoret.

### **Konsekvenser av den föreslagna trafikplatsen**

#### **Trafiksituationen**

Den föreslagna trafikplatsen är mindre ytkrävande än dagens lösning. På - och avfartsramp blir parallella med Essingeleden och ansluts till en cirkulationsplats under Essingeleden. Befintliga av- och påfartsramp på Kristinebergshöjden rivs. Utanför avfartsrampen från norr läggs en ”direktramp” som inte ansluts till cirkulationsplatsen. ”Direktrampen” passerar planskilt under ramperna på trafikplatsens södra sida. Genom denna ramp ökas kapaciteten i korsningen Kellgrensgatan och Lindhagensgatan, vilket leder till förbättrad framkomlighet på Lindhagensgatan.

Den på senare tid ombyggda korsningen mellan Lindhagensgatan och Kellgrensgatan har förbättrad framkomlighet i korsningen genom att antalet vänstersvängande körfält från Lindhagensgatan mot Essingeleden har ökat från ett till två. Ytterligare ombyggnationer av korsningen planeras inte, dvs den nya trafikplatsen kommer inte påverka korsningens utformning utan anpassas till den befintliga korsningen med vissa justeringar i korsningens signalreglering. Framkomligheten för en eventuell dragning av Spårväg City på Lindhagensgatan kommer inte att påverkas negativt av den nya trafikplatsen.



*Flygbild mot sydost där förslaget är markerat med rött (fotomontage:  
& Rundquist arkitekter*

Dagens trafikplats har inga trafiktekniska brister förutom att påfartsrampen söderut har en för kort påfartsträcka jämfört med dagens normer. Trafikmängden på Essingeleden förväntas att öka i framtiden. Detta kommer att medföra ytterligare kapacitetsproblem på leden. Vid ett bevarande av nuvarande trafikapparat kommer kapacitetsproblem att uppstå under förmiddagens maxtimme med köbildning bakåt på Essingeledens ramper. Förslaget alternativt innebär förbättrad kapacitet i trafikplatsen. Enligt kontorets bedömning kommer risken för upphinnandeolyckor att minska på Essingeleden då framkomligheten med den nya trafikplatsen blir bättre än dagens.

#### **Byggskedet**

Byggstart av trafikplatsen planeras till januari 2012. Byggtiden är ca 3 år. Påverkan under byggtiden är begränsad men kan under perioder innebära störningar för omgivningen, främst på med avseende på buller.

Trafikomläggningar kommer att ske men innebär inte några ytterligare störningar jämfört med befintliga förhållanden.

Parallellt med byggnation av trafikplatsen kommer samverkanscentralen att byggas nord-ost om den nya trafikplatsen. För att undvika eventuella problem med etableringsytorna kring de två nya objekten måste en noggrann samordning mellan staden och Trafikverket ske.

#### *Trafikkontorets synpunkter*

Staden bekostar projektet via exploateringsnämnden. Budget för projektet är ca 300 mnkr. Trafikverket ansvarar i sin helhet för drift och underhåll av trafikplatsen.

Trafikkontoret har deltagit i projektet innan genomförandebeslutet godkändes i

exploateringsnämnden och fortsätter att samarbeta med Trafikverket och exploateringskontoret i projektet. Kontoret delar exploateringskontorets uppfattning om hur arbetet i projektet ska bedrivas i fortsättningen. Trafikkontoret har inga synpunkter på exploateringsnämndens genomförandebeslut.

#### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att trafik - och renhållningsnämnden överlämnar och återoppar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.

### **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

**Kungsholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 17 februari 2011 att besluta enligt förvaltningens förslag.

*Reservation* anfördes av Ingegerd Akselsson Le Douaron m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Reijo Kittilä (V), *bilaga 1*.

**Kungsholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 21 januari 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunstyrelsen har begärt yttrande från bland annat Kungsholmens stadsdelsnämnd över ett genomförandebeslut om ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan på Kungsholmen. Projektet innebär att nuvarande trafikplats ersätts med en mindre ytkrävande trafiklösning som frigör mark på Kristinebergshöjden och möjliggör framtida bebyggelse.

Förvaltningen är positiv till att trafikplatsen byggs om och att mark frigörs så att bland annat en idrottshall byggs längs med Essingeleden. Anläggningen skulle inte bara gynna idrottslivet utan även fungera som ett bullerskydd för den intilliggande Kristinebergsparken. Eftersom projektets kostnadsprognos är osäker ser förvaltningen att det finns risk för att den mark som är avsedd för idrottsverksamhet upplåts för kommersiella ändamål. Förvaltningen är mån om att idrottshallen uppförs eftersom detta är något som behövs i stadsdelen. Förvaltningen ser en risk med att exploateringen kan komma att öka om kostnaderna för trafikplatsen ökar ytterligare, vilket skulle påverka miljön i området negativt.

I sammanhanget bör också påpekas att Kungsholmens stadsdelsnämnd enhälligt under lång tid verkat för en nedgrävning eller överdäckning av Essingeleden förbi Kungsholmen.

#### *Bakgrund*

Kommunstyrelsen har begärt yttrande från bland annat Kungsholmens stadsdelsnämnd över ett genomförandebeslut om ombyggnad av trafikplats Lindh-

agensgatan på Kungsholmen. Yttrandet ska vara kommunstyrelsen tillhanda senast den 28 februari 2011.

År 2002 antogs ett program för Nordvästra Kungsholmen (numera Västra Kungsholmen), som anger att området ska vara en del av innerstaden och att bebyggelsen ska anpassas efter detta. I programmet föreslås att dagens stora och ytkrävande trafikplats ersätts med en mindre och stadsmässig cirkulationsplats som möjliggör bebyggelse på Kristinebergshöjden.

År 2004 tecknade staden och Trafikverket (dåvarande Vägverket) ett samarbetsavtal för att reglera finansiering och ansvarsfördelning för genomförande av förstudie och en arbetsplan för trafikplatsen.

Under våren 2007 var förslag till detaljplan för Kristinebergsmotet (trafikplats Lindhagensgatan) ute på remiss och Kungsholmens stadsdelnämnd behandlade ärendet på nämndsammanträde i juni 2007. Stadsdelsnämndens remissvar på detaljplanen bifogas detta ärende. Detaljplaneförslaget har varit på utställning under tiden 10 november - 8 december 2010. Enligt aktuell tidplan förväntas kommunfullmäktige anta detaljplanen under andra kvartalet 2011. Trafikverket förväntas att behandla beslut om fastställande av arbetsplanen under våren 2011. Byggstarten är planerad till fjärde kvartalet 2011 och trafikplatsen förväntas vara i bruk under fjärde kvartalet 2014.

#### *Ärendet*

Eftersom trafikplats Lindhagensgatan klassas som stort projekt ska beslut om genomförande tas i kommunfullmäktige. För att bredda beslutsunderlaget till kommunfullmäktige har kommunstyrelsen skickat exploateringsnämndens genomförandebeslut på remiss med syfte att få in synpunkter på projektets genomförande och dess finansiering.

#### **Ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan**

Trafikplats Lindhagensgatan (Kristinebergsmotet) ligger på nordvästra Kungsholmen, strax söder om den plats där Essingeleden på bro passerar över Lindhagensgatan. Stora delar av trafikplatsen ligger inom den del av Kristinebergsparken som benämns Kristinebergshöjden. Trafikplatsen är ytkrävande och tar ett stort område inom Kristinebergsparken i anspråk. Genom en ombyggnad av trafikplatsen frigörs mark för framtida bebyggelse på Kristinebergshöjden. Denna bebyggelse ingår inte i detaljplaneförslaget för trafikplatsen utan kommer att behandlas i en eller flera separata detaljplaner. Inom Kristinebergshöjden planerar stadsbyggnadskontoret 200-300 bostäder, kontor och en idrottsanläggning. Vid det befintliga gångstråket under Essingeleden vid Böttingervägen planeras den befintliga trappan att ersättas med en serpentinformad gång- och cykelväg.

#### **Omgivningar**

För att kunna genomföra ombyggnaden av trafikplatsen måste SL genomföra omfattande evakueringar och omdisponeringar inom bussdepån i Hornsberg. Avsikten är att depåverksamheten ska omlokaliseras inom närområdet, detaljplaneförslag om placering av bussdepå under Kristinebergs idrottsplats har varit på

samråd under våren 2010.

Stockholmsshems fastighet Alsiskan 1 påverkas kraftigt av ombyggnaden av trafikplatsen. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att fastigheten inte längre är lämpad för bostadsändamål och användningen ändras därför till kontor i detaljplanen. Fastigheten är tömd på permanenta hyresgäster i väntan på stadens övertagande. Förhandlingarna om köpesumma är inte avslutade men exploateringskontoret avser att återkomma med förslag till köpekontrakt under våren 2011.

Genom ombyggnaden kommer viss vegetation och naturmark att tas i anspråk. De parker som anläggs och rustas upp i samband med utbyggnaden av Västra Kungsholmen avses utgöra grönkompensation för de grönytor som tas i anspråk inom stadsutvecklingsområdet.

#### **Genomförandeavtal**

Ett genomförandeavtal har upprättats mellan staden och Trafikverket med syfte att reglera förhållandet mellan parterna vid projektering, upphandling och genomförande av ombyggnaden av trafikplatsen. Enligt avtalet ansvarar Trafikverket för ombyggnaden av trafikplatsen medan staden finansierar och bekostar projektet.

De sammanlagda utgifterna för projektet beräknas till ca 400 mnkr i löpande prisnivå. Projektet genererar inga investeringsinkomster och redovisar på så vis ett negativt nettovärde, men exploateringskontoret anser att projektet möjliggör framtida inkomster genom att mark frigörs för bebyggelse. Stadens utgifter för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för nämndens kommande budgetarbete.

I december 2010 godkände exploateringsnämnden för sin del genomförande av ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan omfattande investeringsutgifter om 400 mnkr och föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandet och ger exploateringsnämnden i uppdrag att genomföra projektet. Exploateringsnämnden godkänner upprättad åtagande till Trafikverket avseende utrednings- och projekteringskostnader.

Ombyggnaden av trafikplatsen påverkar SL:s bussdepå i Hornsberg och ett samverkansavtal har upprättats mellan SL, Trafikverket och staden. Exploateringsnämnden godkänner för sin del upprättat samordningsavtal och föreslår att kommunfullmäktige godkänner samordningsavtalet. Exploateringsnämnden föreslår också att kommunfullmäktige ger exploateringsnämnden i uppdrag att teckna övriga nödvändiga avtal för att kunna genomföra ombyggnaden.

#### **Ekonomiska risker**

Eftersom varken detaljplan eller arbetsplan är fastställd finns risk för förseningar av ombyggnaden av trafikplatsen. Detta innebär att även övriga projekt inom Kristinebergshöjden riskerar att försenas, vilket i sin tur försenar försäljningsinkomsterna som i sin tur påverkar nettonuvärdet negativt. Dessutom är ombyggnaden av trafikplatsen ett mycket komplicerat och komplext arbete som kan komma att innebära att utgifterna för projektet ökar.

Försäljningsinkomsterna inom Kristinebergshöjden är relativt låga i förhållande till investeringsutgifterna. Kan ytterligare byggrätter uppföras inom området har det en positiv effekt på den totala ekonomin. Exploateringskontoret bedömer dock att det inte är möjligt att tillskapa fler byggrätter inom området, ifall inte marken som är avsedd för idrottsanläggning upplåts för kommersiella ändamål. Om marken för bostäderna säljs istället för upplåts med tomträtt, kan det ha en positiv inverkan på den totala ekonomin.

#### *Ärendets beredning*

Ärendet har beretts inom parkmiljögruppen norra innerstaden.

#### *Förvaltningens synpunkter*

Förvaltningen är positiv till att trafikplatsen byggs om och att mark frigörs så att bland annat en idrottshall byggs längs med Essingeleden. Anläggningen skulle inte bara gynna idrottslivet utan även fungerar som ett bullerskydd för den intilliggande Kristinebergsparken. Eftersom projektets kostnadsprognos är så osäker är förvaltningen orolig över idrottsanläggningens framtid. Risken finns att den mark som är avsedd för idrottsverksamhet upplåts för kommersiella ändamål för att rädda ekonomin. Förvaltningen är mån idrottshallen uppförs eftersom detta är något som behövs i stadsdelen.

Förvaltningen vill framhålla att områdets vegetation har stor betydelse för den lokala grönstrukturen och spridningssambanden på Kungsholmen och anser att det är angeläget att området behandlas varsamt. På Kristinebergshöjden växer flera både unga och gamla ekar som är viktiga att bevara för boendemiljön, landskapet och den biologiska mångfalden. Även vackra berghällar som förtydligar landskapet mot slottet är värdefulla i ett långsiktigt perspektiv. Förvaltningen ser en risk med att exploateringen kan komma att öka om kostnaderna för trafikplatsen ökar ytterligare, vilket skulle påverka miljön i området negativt.

I sammanhanget bör också påpekas att Kungsholmens stadsdelsnämnd enhälligt under lång tid verkat för en nedgrävning eller överdäckning av Essingeleden förbi Kungsholmen. En nedgrävning skulle innebära att en stor del av trafikens negativa effekter försvinner från västra Kungsholmen, och att stadsdelen kan knytas ihop på ett bättre sätt genom att en stark barriär i området försvinner. Alternativet att överdäcka eller kapsla in leden ger i huvudsak samma miljövinster, men begränsar möjligheterna att utnyttja ”nya” markytor för exploatering. Det kan diskuteras hur stora ytor mark som frigörs vid en nedgrävning, men enbart vägbanan mellan gränsen till Solna och Fredhällstunneln tar i anspråk 50 000 - 60 000 kvm. Därtill kan närliggande ytor nyttjas mer flexibelt om störningarna från vägtrafiken minskar radikalt. Mark kan exploateras för ytterligare bostäder, lokaler, förstärkta grönstrukturer eller en kombination av detta.

## **AB Stockholmshem**

**AB Stockholmshems** tjänsteutlåtande daterat den 28 februari 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Genom en ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan frigörs mark för framtida bebyggelse på Kristinebergshöjden. Inom området planerar staden för mellan 200 till 300 bostadslägenheter, kontor och en idrottsanläggning.

I förslaget konstateras att Stockholmshems fastighet Alsiskan 1 påverkas kraftigt av ombyggnaden av trafikplatsen. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att fastigheten inte längre är lämpad för bostadsändamål och användningen ändras därför till kontor i detaljplanen. Stadens avsikt är att förvärva fastigheten för att under ett antal år använda byggnaden som projektkontor. Fastighetens långsiktiga användning är ännu inte bestämd.

### **Stockholmshems synpunkter**

Stockholmshem har inga direkta synpunkter på förslaget och det är givetvis bra om nya bostäder kan tillskapas i närområdet även om det sker till priset att 12 befintliga lägenheter i Alsiskan 1 kommer att försvinna.

Förhandlingarna med Exploateringskontoret om förvärv av Alsiskan 1 har pågått en längre tid utan att något avslut kunnat ske. Stockholmshem vill betona att en framkomlig väg att lösa frågan om köpeskillingens storlek skulle kunna vara en markbytesaffär i stället för en direkt försäljning.

RESERVATIONER M.M.

**Exploateringsnämnden**

*Reservation* anfördes av Torkel Tigerschiöld (MP) enligt följande.

1. Exploateringsnämnden beslutar att delvis bifalla förslaget
2. Komplettera förslaget med plan för gång- och cykeltrafik samt därutöver anföra följande:

Föreliggande förslag om ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan kommer att förbättra trafikplatsen och minska ytan som den tar i anspråk vilket är positivt. Det är dock bekymmersamt att förslaget enbart beaktat framkomligheten för biltrafiken, och helt utelämnat gång- och cykeltrafiken i det som redovisas. När en ny trafikplats tas fram måste det finnas en tydlig plan för hur gång - och cykeltrafik kan förbättras i och kring trafikplatsen så att barriäreffekterna minskar och så att det blir lättare att ta sig fram med cykel och till fots.

*Reservation* anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

1. Exploateringsnämnden beslutar att godkänna kontorets svar samt därutöver anföra följande:

Vi ställer oss bakom att trafikplats Lindhagensgatan byggs om men är oroliga att bostäder, idrottsplats och bussgarage som planeras inom området kommer störas av buller, höga partikelhalter och att miljöerna inte kommer bli människovänliga. Alla nya och befintliga byggnader i området måste klara gällande regler för bra boende- vistelse och arbetsmiljö.

Kristinebergsparken kommer att vara en av de platser som de boende kan vistas i på sin fritid och därför är det viktigt att behålla så mycket som möjligt av kultur och naturmiljön runt slottet. Vi vill att intrånget i parken begränsades och att äldre lövträd skonas från fällning och påverkan så långt det är möjligt.

När det gäller bostäder i området Krillans Krog vill vi ge kontoret i uppdrag att genomföra en genomgripande undersökning för att se om det är möjligt att överhuvudtaget bygga på den aktuella platsen. Miljöförvaltningen har tagit fram underlag för miljöbedömning och menar att det är viktigt att belysa buller och luftkvalitet. Vi menar att en genomgripande miljöanalys bör göras innan en markanvisning ges. Om en miljöanalys visar att det är möjligt att bygga bostäder här ska det självfallet byggas hyresrätter med tomträtt.



## Miljö- och hälsoskyddsnämnden

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) enligt följande.

1. I huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Förorda att trängselavgifter på Essingeleden snarast införs för att minska buller och luftföroreningar.
3. Förorda att planen förtydligas så att tennishallen i stadsparken längs Elersvägen flyttas till det planerade idrottsområdet närmast Essingeleden.
4. I övrigt anföra följande:

Vi välkomnar förslaget att effektivisera trafikanläggningarna längs Essingeleden på Kungsholmen för att ge plats åt bostadsbebyggelse och nya verksamheter. För att de boende i området ska få en bra boendemiljö måste påverkan från trafiken på Essingeleden minska. Det snabbaste och mest effektiva sättet att få bort köer och trängsel som ger höga halter av luftföroreningar är att införa trängselavgifter även på Essingeleden.

Nordvästra Kungsholmen kommer att bli mycket hårt exploaterat vilket skapar behov av nya grönområden och parker. För att skapa en bättre boendemiljö behöver en stadspark anläggas längs Elersvägen. Tennishallen som idag finns mitt i den framtida parken behöver då ett nytt läge, och platsen närmast Essingeleden vid Trafikplats Lindhagensgatan är ett utmärkt läge. Om inte chansen tas att flytta hallen i samband med ombyggnaden av trafikplatsen riskerar miljön för de boende på Nordvästra Kungsholmen att försämrans under lång tid framöver.

*Reservation* anfördes av Stellan F Hamrin (V) enligt följande.

Stellan F Hamrin (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att återremittera ärende för utredning beträffande den förmodade minskningen av trafiken på Essingeleden och Stockholms innerstad som sägs bli följd av den s.k. Förbifart Stockholm.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Karin Karlsbro (FP) enligt följande.

Vi välkomnar de föreslagna planerna att bygga om trafikplats Lindhagensgatan och på så vis frigöra värdefull mark för bland annat bostadsbyggande i ett attraktivt och expanderande område i innerstaden med god tillgång till grönska och kollektivtrafik. Vi saknar dock en redogörelse för hur framkomligheten för gång- och cykeltrafiken ska hanteras i planerna. Vi förutsätter att detta tas med i det fortsatta arbetet och att ombyggnationen inte kommer att leda till minskad framkomlighet för dessa transportslag.

## Stadsbyggnadsnämnden

*Reservation* anfördes av Elina Åberg m.fl. (MP) enligt följande.

1. I huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Förorda att trängselavgifter på Essingeleden snarast införs för att
3. minska buller och luftföroreningar.
4. Förorda att planen förtydligas så att tennishallen i stadsparken
5. längs Elersvägen flyttas till det planerade idrottsområdet närmast Essingeleden.
6. Komplettera förslaget med plan för gång- och cykeltrafik
7. vidare anförda följande

Miljöpartiet välkomnar förslaget att effektivisera trafikanläggningarna längs Essingeleden på Kungsholmen för att ge plats åt bostadsbebyggelse och nya verksamheter. För att de boende i området ska få en bra boendemiljö måste påverkan från trafiken på Essingeleden minska. Det snabbaste och mest effektiva sättet att få bort köer och trängsel som ger höga halter av luftföroreningar är att införa trängselavgifter även på Essingeleden.

Nordvästra Kungsholmen kommer att bli mycket hårt exploaterat vilket skapar behov av nya grönområden och parker. För att skapa en bättre boendemiljö behöver en stadspark anläggas längs Elersvägen. Tennishallen som idag finns mitt i den framtida parken behöver då ett nytt läge, och platsen närmast Essingeleden vid Trafikplats Lindhagensgatan är ett utmärkt läge. Om inte chansen tas att flytta hallen i samband med ombyggnaden av trafikplatsen riskerar miljön för de boende på Nordvästra Kungsholmen att försämrans under lång tid framöver.

Det är bekymmersamt att förslaget som redovisas helt utelämnat gång- och cykeltrafik. När en ny trafikplats tas fram måste det finnas en tydlig plan för hur gång – och cykeltrafik kan förbättras i och kring trafikplatsen så att barriäreffekterna minskar och så att det blir lättare att ta sig fram med cykel och till fots.

## Trafik- och renhållningsnämnden

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP) enligt följande.

Vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP) föreslår att nämnden i huvudsak bifaller kontorets förslag, att förslaget kompletteras med en plan för gång- och cykeltrafik samt att nämnden därutöver anför följande:

Förslaget till ombyggnad kommer att leda till en förbättring av trafikplatsen och minska ytan den tar i anspråk, vilket är positivt. Det är dock bekymmersamt att man i det redovisade underlaget enbart beaktat framkomligheten för biltrafiken och helt utelämnat gång- och cykeltrafiken. När en ny trafikplats utformas måste det finnas en

tydlig plan för hur gång- och cykeltrafiken kan förbättras i och kring trafikplatsen för att minska barriäreffekterna och göra det lättare att ta sig fram med cykel och till fots.

### **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Ingegerd Akselsson Le Douaron m.fl. (MP) enligt följande.

1. Stadsdelsnämnden beslutar att delvis bifalla förslaget
2. Komplettera förslaget med plan för gång- och cykeltrafik samt därutöver anföra följande:

Föreliggande förslag om ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan kommer att förbättra trafikplatsen och minska ytan som den tar i anspråk vilket är positivt. Det är dock bekymmersamt att förslaget enbart beaktat framkomligheten för biltrafiken, och helt utelämnat gång- och cykeltrafiken i det som redovisas. När en ny trafikplats tas fram måste det finnas en tydlig plan för hur gång – och cykeltrafik kan förbättras i och kring trafikplatsen så att barriäreffekterna minskar och så att det blir lättare att ta sig fram med cykel och till fots.

*Reservation* anfördes av Reijo Kittilä (V) enligt följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen och anför därutöver följande:

Vi ställer oss bakom att trafikplats Lindhagen byggs om men det är viktigt att gällande regler för bra boende-, vistelse- och arbetsmiljö tillämpas fullt ut på de bostäder, den idrottsanläggning och det bussgarage som planeras inom området. Det är också utomordentligt angeläget att nuvarande planering kompletteras med en plan för gång- och cykeltrafik inom området.

Kristinebergsparken är av vital betydelse för de boende i hela Nordvästra Kungsholmen och därför måste intrånget i parken begränsas så långt möjligt och kultur- och naturmiljön runt slottet bevaras.