



EXPLOATERINGS NÄMNDEN

Utdrag ur protokoll, fört vid sammanträde
2010-12-09, § 11

Tid Torsdagen den 9 december 2010 kl 16.00-16.20
Plats Virvelvinden, Stadshuset
Justerat 9 december 2010

STOCKHOLMS STAD	
Kommunstyrelsen	
KF/KS Kansli	
Ink.	2010 -12- 13
Dnr:	314-2822/2010
Till:	R II

Joakim Larsson

Mirja Räihä Järvinen

Närvarande

Ledamöter:

Joakim Larsson (M), ordföranden
Mirja Räihä Järvinen (S), vice ordföranden § 9-25

Jan Tigerström (M)
Helena Bonnier (M)
Ingvar Snees (M)
Göran Kindvall (M)
Kenneth Nilsson (S)
Berit Kruse (S)
Ann-Margarethe Livh (V)

Ersättare:

Sebastian Carlsson (M)	tjänstgör
Anders Alvebäck (M)	tjänstgör
Per Hallberg (M)	
Anette Hellström (M)	
Erik Slottner (KD)	
Christer Mellstrand (C)	
Maria Östberg Svanellind (S)	tjänstgör
Margareta Malm (S)	tjänstgör §§ 1-8
Gunnar Sandell (S)	
Torkel Tigerschiöld (MP)	tjänstgör

Förhinder har anmälts av följande ledamöter Katharina Gratschew (M), Ulf Fridebäck (FP) Jari Visshed (S) och Emilia Hagberg (MP) samt ersättarna Burhan Yildiz (FP) och Clara Lindblom (V)

Tjänstemän:

Exploateringsdirektör Krister Schultz och nämndsekreteraren Eva Olofsson.
Vidare tjänstemännen vid kontoret Olle Cyrén, Ann-Charlotte Bergqvist, Gunnar Jensen, Petra Nieto, Eva Olsson och Åsa Wigfeldt samt biträdande borgarrädssekreteraren Nicolina Bucht från roteln.

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

§ 11

Ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan på Kungsholmen.

Genomförandebeslut

Dnr E2010-400-01583

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 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 genomförandebeslut med Trafikverket avseende ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandebeslutet.
- 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.
- 4 Exploateringsnämnden föreslår att kommunfullmäktige ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att teckna erforderliga avtal för att genomföra ombyggnaden av trafikplats Lindhagensgatan.
- 5 Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Ärendets handling

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 16 november 2010.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M) och vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Torkel Tigerschiöld (MP) föreslår 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.

3) Ann-Margarethe Livh (V) föreslår 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.

Beslutsgång

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorens förslag.

Reservation

Torkel Tigerschiöld (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Ann-Margarethe Livh (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Vid protokollet
Eva Olofsson

Rätt utdraget intygar:

Åsa Lintan



EXPLOATERINGS KONTORET

2010-11-16
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR E2010-400-01583

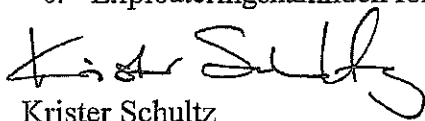
Eleonor Eklind Forslin
Avdelningen för projektutveckling
Telefon: 08-508 265 14
eleonor.eklund-forslin@expl.stockholm.se

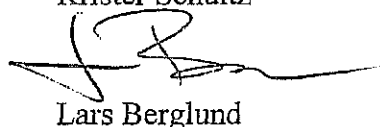
Till
Exploateringsnämnden 2010-12-09

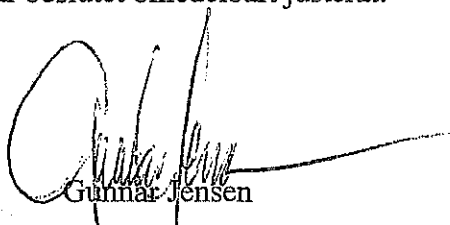
Ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan på Kungsholmen. Genomförandebeslut.

Förslag till beslut

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 genomförandavtal med Trafikverket avseende ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandavtalet.
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.


Krister Schultz


Lars Berglund


Gunnar Jensen

Bilaga 1 Nuvärdeskalkyl

Sammanfattning

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.

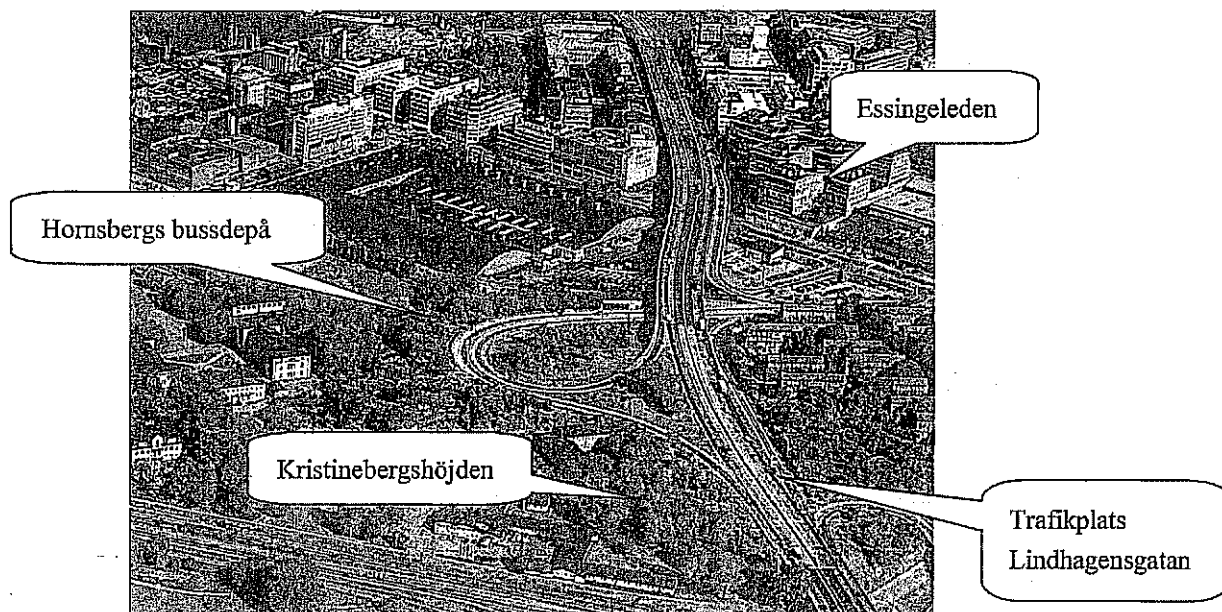
Stadens utgifter för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2011. Behov av medel för åren därefter får beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

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 bekostar 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.

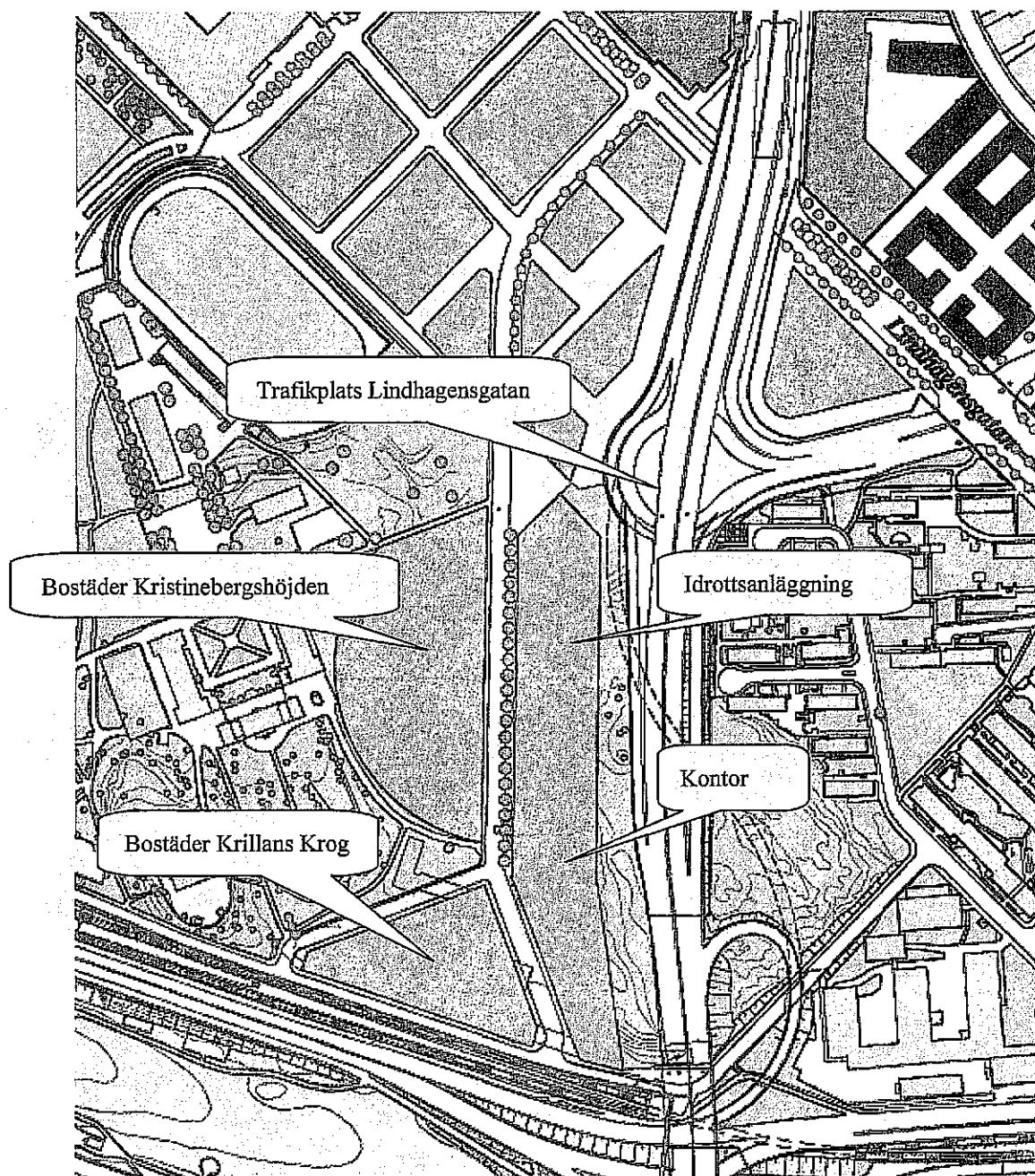
Området idag

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 om 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.



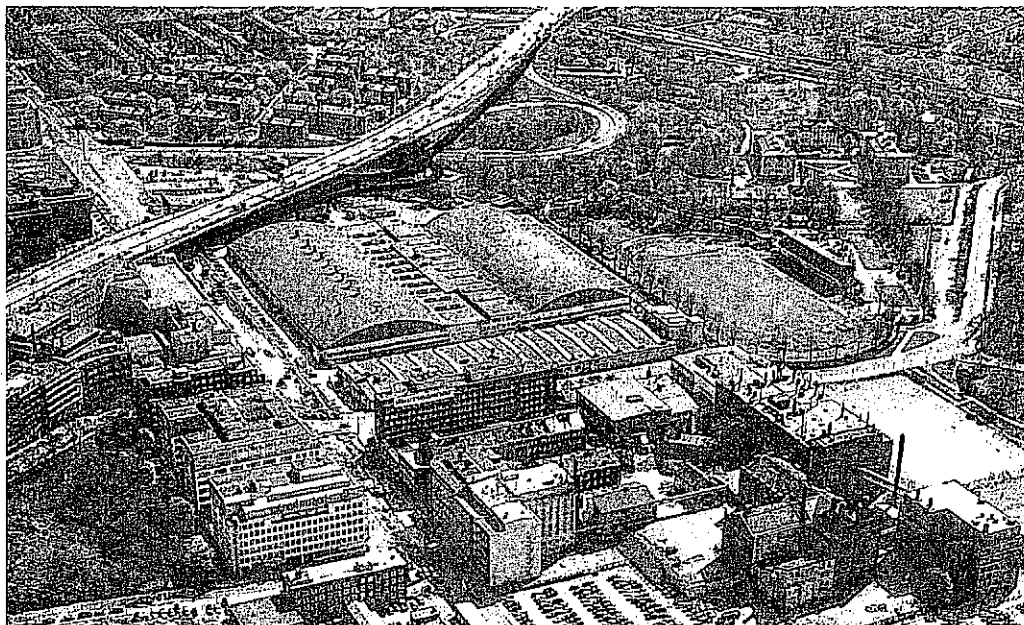
Utdrag ur stadsbyggnadskontorets översiktskarta över stadsutvecklingsområdet Västra Kungsholmen

Markanvisning har skett till Svenska Bostäder och NCC för uppförande av bostadsbebyggelse på Kristinebergshöjden. NCC har även fått markanvisning för uppförande av kontor längs med Essingeleden. Idrottsförvaltningen visareutvecklar för närvarande idéerna med en idrottsanläggning på platsen.

Ombyggnad av trafikplats Lindhagensgatan

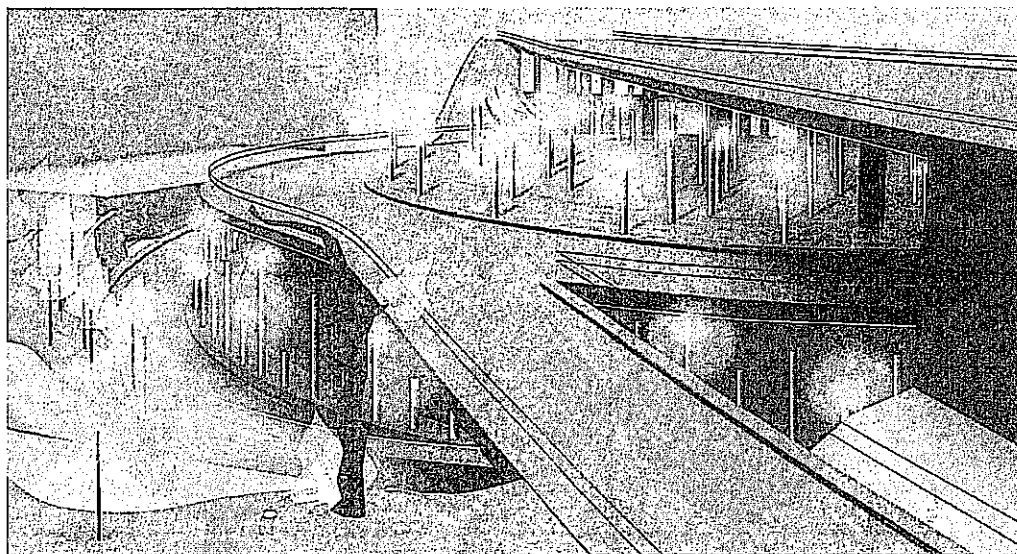
Trafikplatsen utformning

Trafikplats Lindhagensgatan planeras att byggas om till en mindre ytkrävande anläggning. Den föreslagna trafikplatsens på- och avfartsrampar blir parallella med Essingeleden och ansluts till en droppformad trafiklösning (en s.k. "droppe") under Essingeleden. Befintliga av- och påfartsrampar 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 anslutningsrampar, inklusive direktrampen, behöver byggas väster om Essingeleden. Den föreslagna påfartsrampen söderut behöver förlängas över Drottningholmsvägen. Befintliga rampar öster om Essingeleden kan däremot huvudsakligen behållas.



Den s.k. droppen, sedd från söder (Ramböhl, & 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 totalekonomi 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, markåtkomst 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.

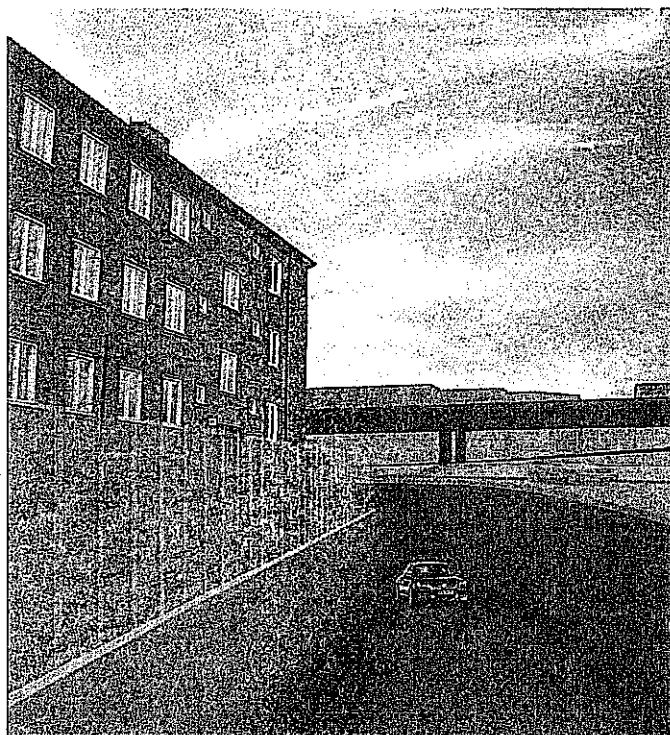
Staden äger den mesta av marken som berörs av trafikplatsens ombyggnad, men även delar av SL:s mark blir berörd. Servitutsavtal kommer därför att träffas mellan staden och SL för att för all framtid reglera bibehållandet, nyttjandet, underhållet och förnyelse av trafikplatsen och dess anläggningar.

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 Stockholms hem 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.

Stockholms hem 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 områden inom Hornsbergs bussdepå som berörs av ombyggnationen.
2010-2011, kvartal 1-3	Projektering, 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 förseningar 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 nuvärdesmetoden och vilka budgetkonsekvenser projektet medför.

Projektet avses successivt inordnas i den modell för projektstyrning av stora investeringsprojekt 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 konsekvenserna både för investeringar, driftkostnader och intäkter.

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

Följande investeringsanalyser har gjorts (de olika områdenas läge framgår av kartan 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 rivas 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 investeringsinkomster. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2009	2010	2011	2012	2013	Senare	Totalt
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
Nettoutgift (-) /-inkomst	-15,4	-10,5	-44,4	-192,1	-72,9	-63,2	-398,5
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 arbetstillfällen 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.

Slut

Trafikplats Lindhagensgatan

Nuvärdeskalkyl

Kalkyl i löpande prisnivå mkr

Tidigare utgifter/inkomster		
Mnr	År	10m 2009
Utgifter*		
Investeringsutgift, markförvärv		0,0
Investeringsutgift kvartersmark		-4,6
Investeringsutgift allmän platsmark		-11,1
Deltumma investeringsutgifter		-15,9
Driftkostnader TRN+SDN		
Underhållskostnader trafikbelysning		
Deltumma övriga utgifter/kostnader		0,0
Summa negativa kassaflöden*		-15,9
Inkomster**		
Investeringsinkomster kvartersmark		0,0
Investeringsinkomster allm. platsmark		0,0
Deltumma investeringsinkomster		0,0
Försäljningsinkomster		0,0
Deltumma försäljningsinkomster		0,0
Löpande inkomster/intäkter avgifter		
Övriga inkomster/intäkter		
Deltumma övriga inkomster/intäkter		0,0
Summa positiva kassaflöden**		0,0
Nettokassaflöde		-15,9
Projektspecifika nyckeltal		
Exploateringskostnad kr/ekv ligenhet i löpande prisnivå		-
Exploateringskostnad kr/kvm BTA i löpande prisnivå		-

Investeringskalkyl												
Mnr	År	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 & senare
Utgifter*												
Investeringsutgift, markförvärv		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Investeringsutgift kvartersmark		-0,5	-0,5	-1,1	-0,6	-0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Investeringsutgift allmän platsmark		-10,0	-13,0	-191,0	-72,4	-62,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Deltumma investeringsutgifter		-10,5	-44,4	-192,1	-72,9	-63,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Driftkostnader TRN+SDN		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Underhållskostnader trafikbelysning		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,2	-1,2
Deltumma övriga utgifter/ kostnader		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-0,2	-1,4	-1,4
Summa negativa kassaflöden*		-10,5	-44,4	-192,1	-72,9	-63,2	0,0	-0,2	-0,2	-0,2	-1,4	-1,4
Inkomster**												
Investeringsinkomster kvartersmark		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Investeringsinkomster allm. platsmark		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Deltumma investeringsinkomster		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljningsinkomster		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Deltumma försäljningsinkomster		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Löpande inkomster/intäkter avgifter		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga inkomster/intäkter		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Deltumma övriga inkomster/intäkter		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa positiva kassaflöden**		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nettokassaflöde exklusive restvärden		-10,5	-44,4	-192,1	-72,9	-63,2	0,0	-0,2	-0,2	-0,2	-1,4	-1,4
Restvärden***												
Tomträttsavgifter											0,0	0,0
Driftkostnader TRN+SDN											0,0	0,0
Underhållskostnader trafikbelysning											0,0	0,0
Investeringsutgift kvartersmark											0,0	0,0
Investeringsutgift allmän platsmark											0,0	0,0
Försäljningsinkomster											0,0	0,0
Övriga intäkter											0,0	0,0
Summa restvärden											0,0	0,0
Nettokassaflöde - inkl. restvärden		-10,5	-44,4	-192,1	-72,9	-63,2	0,0	-0,2	-0,2	-0,2	-1,4	-1,4
Nettonuvärde, diskontering 5 % i mnr		-343										
Nettonuvärde per ekv lght i tkr		-										

Resultatanalys												
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 & senare	Kommentar
Resultatpåverkan Explan ***												
Löpande intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max 0	
Intäkterna	-15,5	-15,0	-14,5	-14,0	-13,6	-13,1	-12,6	-12,1	-11,7	-11,2	max -10,7	
Avskrivningar	-11,8	-11,8	-11,8	-11,8	-11,8	-11,8	-11,8	-11,8	-11,8	-11,8	max -11,8	är 0
Reavinst/Brutost	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	totalt 0
Summa resultatpåverkan nämnd	-27,3	-26,8	-26,4	-25,9	-25,4	-24,9	-24,5	-24,0	-23,5	-23,0		
Resultatpåverkan TRN+SDN ***												
Driftkostnader TRN+SDN	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	median 0 och 0	
Underhållskostnader trafikbelysning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,2	median 0 och 0	
Summa resultatpåverkan TRN+SDN	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-0,2	-1,4		

*Negativa kassaflöden, dvs utflöden av pengar, anges med negativa tecken (minustecken) före beloppet

**Positiva kassaflöden, dvs inflöden av pengar, anges med positiva tecken

***Restvärden, dvs ekonomiska konsekvenser som inträffar efter kalkylperiodens slut (utvecklingen från år 11 och framåt, blir kassaflöde år 10)

Kalkylen uppmättad av:

Kalkylen granskad av
(ekonomchef eller motsvarande):

Nuvärdeskalkyl trafikplatsen

(

(

(

(