

Vad kostar det att INTE säga upp bensinmacken på Lindhagensplan?

Rädda Rålis 25 mars 2024 genom
Måns Tham, arkitekt SAR/MSA
Oscar Norman, affärsutvecklare

Ett hinder för att lägga arbetstunnel för nya tunnelbanan på Lindhagensplan istället för i Rålis är den bensinmack som står där idag. Men macken står på värdefull mark som annorlunda använd skulle generera 25 gånger mer intäkter till staden i årsavgäld eller en försäljningssumma på **en kvarts miljard.**

Därför bör vi säga upp macken nu, använda ytan för arbetstunnel i tio år och därefter, utan mack, utveckla Lindhagensplan till en mysig mötesplats.

Rädda Rålis har medlemmar som är arkitekter, landskapsarkitekter och affärsutvecklare inom fastighetsbranschen. Tillsammans har vi tittat på de ekonomiska konsekvenserna av att använda Lindhagensplan för arbetstunneln.

När tunnelbanan är färdigbyggd skall endast en servicetunnel bli kvar permanent på platsen. Den skulle kunna samsas med en ny byggnad och en ny publik plats med park och torgytor.

I debatten har det pratats mycket om kostnaden för att flytta macken men inte så mycket om de intäkter man förlorar om den *inte* flyttas. Och inte heller vilken fin stadsmiljö man kan få när tunnelbanan är byggd och macken borta!



Marken ägs av Stockholm stad och hyrs idag ut till bensinmacken för 360.900 kr per år. Kontraktet förlängs 2030 med ytterligare 20 år.



Vad kan man få istället?

För att kunna svara på det tog vi fram en enkel skiss på hur platsen kan gestaltas med en större ny byggnad och en permanent nedfart till servicetunneln helt enligt Regionens trafikförvaltnings krav.

Därefter har vi jämfört med andra marköverlåtelser på Kungsholmen och vad de genererat för intäkter till staden.

På så vis kan vi jämföra, vad vi skattebetalare kan få istället och hur trevligt Lindhagensplan skulle kunna bli. Staden kan antingen sälja mark till en fastighetsutvecklare eller hyra ut den (vanligt med hyresrätter). Båda varianterna bygger på samma värdering.

Men för att bygga nåt här överhuvudtaget behöver avtalet mellan macken och staden sägas upp. Avtalet förnyas 2030 på 20 år till 2050. Bygga av tunnelbana är en utmärkt anledning att häva ett avtal till och med några år i förtid till exempel 2027 som regionen vill. Att bygga tunnelbana är nämligen ett så kallat allmännyttigt ändamål.

Om avtalet däremot *inte* hävs fortsätter staden sitta med en envåningsbyggnad som är bensinmack och som genererar låga intäkter fram till 2050.

Och då ska väl ändå inga mackar behövas?



Lindhagensplan är en potentiell centralplats!

Som en Parisisk rondell där ett antal stora gator möts med stora hus runt om. Utvecklingen av Lindhagensgatan och Drottningholmsvägen till trädkantade stadsboulevarder har gjort att rondellen nu är en del av innerstaden. Det är bara det att det ligger en mack och skaver i stadsmiljön.

Mackens område gör också att den sjukhuspark som hör till St Görans inte kan nås från Lindhagensplan. Den är avskuren.

För att Lindhagensplan (uppkallad efter stadsplaneraren Albert Lindhagen som skapade stadens boulevardssystem i slutet av 1800-talet) ska bli den parisiska plats den var tänkt att bli behöver macken ersättas av en byggnad som knyter ihop Drottningholmsvägen och Lindhagensgatan.

Place d'Italie i Paris med en blandning av hus från olika epoker



Ett soligt torg och park

Med butik och stor restaurang med uteservering i bästa solläge skapas en attraktiv plats en bit in från trafiken.

Då kan Lindhagensplan bli en plats att stanna upp på eller kanske bo på?

Skissen visar hur man kan placera ett 10 våningshus (lika högt som husen runt om) med en innergård på ena sidan och ett parkstråk på den andra. Parken kan med trappor knyta samman Lindhagensplan med sjukhusparken.

Huset kan innehålla bostäder, patienthotell eller kontor. Det kan också vara kopplat som en södra entré till St Göran eller vara en del av sjukhusområdets planerade expansion mot just Lindhagensplan.

En ny byggnad på Lindhagensplan med ett fotavtryck på 1000 m² blir alltså i 10 våningar: **10.000 m² bruttoarea (BTA).**



Parken och torget framför skyddar mot trafiken. Jämför gärna med omdaning av Horstull där man förvandlade en del av Långholmsgatan från en p-yta för taxi till mötesplats.



Vilka intäkter skulle förslaget generera jämfört med idag?

På den här platsen skulle en sådan byggrätt betinga ett markpris (kostnaden en exploatör betalar staden för att få bygga) på 250 miljoner kronor eller en årsavgäld på 9 miljoner.

Så här räknade vi:

Vi har jämfört med markförsäljningar 2021 och 2023 på Kungsholmen för jämförbara objekt.

Nya bostäder i Kristineberg (gamla bussdepån): 32.500 kr/m² BTA,

Nya kontor vid Essingeleden 18.500 kr/m² BTA samt försäljningen av marken vid ögonsjukhuset på Fleminggatan: 40.000 kr /m² BTA.

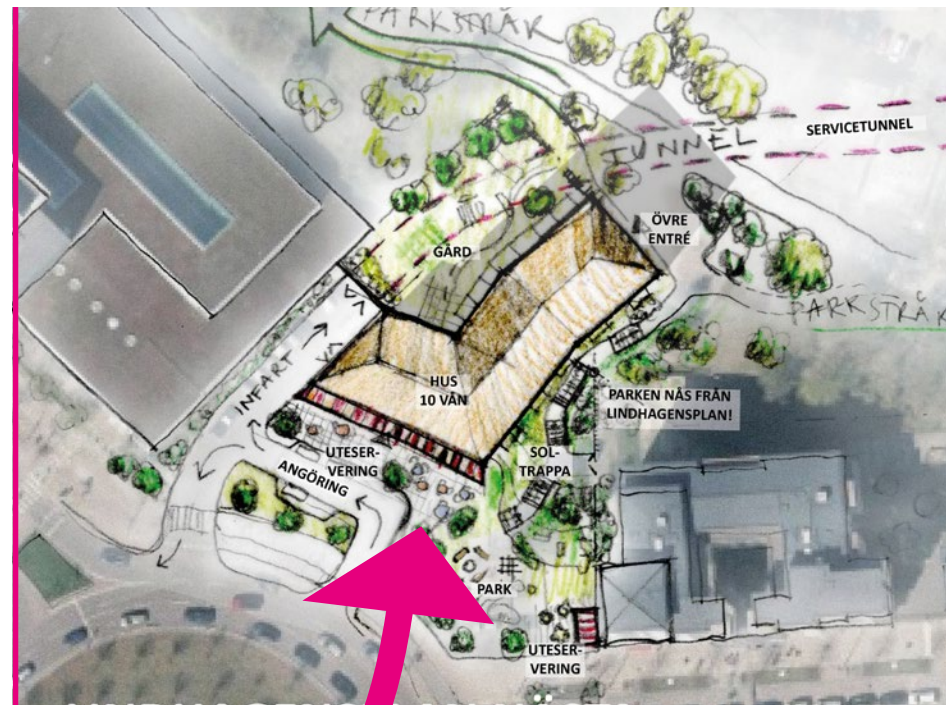
Ett snittvärde på ca 30.000 kr/ m² BTA.

Ett lågt räknat snittvärde av dessa är 25.000 kr/ m² BTA vilket skulle ge ca 250 miljoner kronor i markpris för en byggnad på 10.000 m² BTA.

Betydligt mer än kostnaden för att häva avtalet några år i förtid och att sanera marken.

Om man istället skulle upplåta tomten med tomträtt beräknas avgälden som 3,5% av markpriset 250 miljoner, dvs ca 9 miljoner kr per år. Efter tio år omvärderas tomträtten och avgälden kan alltså växa i takt med värdeuppgången.

Jämför då 9 miljoner kronor per år med dagens 360.000 kr per år. 25 gånger mer!



Win - win!

Vi, stadens medborgare, gör en brakförlust om vi inte säger upp macken nu. Redan nu kan vi planera hur Lindhagensplan först används för tunnelbanebygget och därefter kan bli en grön levande mötesplats.

Dessutom Räddar vi Rålis. Vi bebygger och förbättrar en oattraktiv plats, stärker stadens ekonomi och förstör inte vårt älskade Rålis.

Markens höga värde skulle också tillåta en ambitiös mark och parkplanering för de allmänna ytorna och den nya kopplingen till parken och sjukhuset. Sjukhusparken kan på så vis kopplas biologiskt till Kungsholmens parkstråk.



Sjukhusparken får en koppling till Kungsholmens parkstråk. (Erik Glemme 1946)

