



Kontaktperson
Britt-Marie Salmén
Gatuavdelningen
Norra distriktet
Telefon: 08-508 273 40
britt-marie.salmen@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2006-02-21

Upprustning av Gustav Adolfs Torg. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att projektera för upprustning av Gustav Adolfs Torg.
2. Nämnden godkänner utgifter för projektering m m inom en ram om 2 mnkr fram till genomförandebeslut.

Per Aronson

Göran Gahm

Anders Avemar

Sammanfattning

Gustav Adolfs Torg är en renodlad trafikplats dominerad av asfalterade ytor, parkeringsplatser, refuger, trafikskyltar, signalljus e t c. Utformningen svarar på intet sätt upp mot de miljömässiga krav som bör ställas på en plats med det läge i staden som Gustav Adolfs Torg har. Torget är klassat som område av riksintresse för kulturminnesvården.

Arbetet med Gustav Adolfs Torg har bedrivits i processform med många berörda inblandade. Flera alternativ har tagits fram och diskuterats. Det föreliggande förslaget har bred förankring och viktiga synpunkter har beaktats inom förslaget.

Bilagor:

1. Gustav Adolfs Torg – en central plats i stadens historia. (Stadsmuseum)
- 2 a,b Foton.
- 3 a,b Fordon - cykel- och gångtrafikantflöde.
- 4 a,b Platsanalys.
- 5 Alternativ 1 och 2
- 6 a,b,c Upprustningsförslag.
- 7 a,b Vy från Fredsgatan mot UD

En säker och hållbar lösning eftersträvas för flexibel användning och med krav på god tillgänglighet. Trafikförutsättningarna är dagens trafikmängder. Trafiken förs i Norrbros riktning över torget (liknande trafikföring som under 1920-talet). Stora fredade ytor bildas framför Operan respektive Arvfurstens palats / UD. Parkeringsplatserna vid Operan tas bort, liksom gradängerna vid UD (i samråd med Operan och UD). Ett jämnare golv av granit skapas med en samlad överblick över hela platsen. Modern energisnål belysningsteknik används för trafik - och effektbelysning.

Ett starkt önskemål som betonades i arbetsgruppen var att torget endast bör användas för sådana ändamål som är förenligt med riksintresset. Riktlinjer togs fram tillsammans med länsstyrelsen, stadsdelsförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, stadsmuséet m fl, och innebär att torget endast bör upplåtas för i huvudsak omkringliggande verksamheter med kulturell eller representativ inriktning. Kiosker eller andra byggnader samt vagnar bör inte uppföras på torget. Lätta miljömässigt väl anpassade regnskydd kan tillåtas under mycket kort tid i direkt anslutning till kulturella evenemang. Provisorisk scen får uppföras.

Kontoret avser se över policyn för evenemangsplatser med avseende på riksintresset.

Kostnaden är kalkylerad till 39 mnkr för åren 2006-2009. Projekteringen beräknas pågå i huvudsak under år 2006. Samordning med Norrbroprojektet föreslås, vilket ger positiva effekter. Strömgatan framför Operan är kalkylerad till 5 mnkr mellan åren 2007 – 2008.

Bakgrund

Att bygga om Gustav Adolfs Torg har varit med som projekt sedan början av 1990-talet då man satsade på gatumiljöåtgärder i samband med Dennisöverenskommelsen. Senaste ombyggnaden av torget skedde inför högertrafikomläggningen år 1967.

Gustav Adolfs Torg är idag och sen lång tid tillbaka en renodlad trafikplats dominerad av asfalterade ytor, parkeringsplatser, refuger, trafikskyltar, signalljus etc. (Bilaga 2.) Utformningen svarar på intet sätt upp mot de miljömässiga krav som bör ställas på en plats med det exceptionella läget i staden som Gustav Adolfs Torg har. Med ett ögonkast mot utsikten från torget fångas stadens unika karaktär. Det är beläget rakt i fonden mot Kungliga slottet och gränsar till stadens front mot vattnet, (”företeelse av riksintresse för kulturminnesvården”). På alla sidor är torget omgivet av stadens mest prominenta byggnader, Arvfurstens palats, Operan m fl som alla har ett kulturhistoriskt värde som motsvarar fordringar för byggnadsminnen i kulturminneslagen. Även som plats betraktat är torget klassat som område av riksintresse.

Medverkande

Arbetet har bedrivits i processform i huvudsak under år 2004. En grupp med bred representation har träffats för att kontinuerligt diskutera och ta ställning till arbetet. Detta har varit ett sätt att få nya infallsvinklar samt förankra arbetet. Gruppen har bestått av angränsande fastighetsägare såsom Statens fastighetsverk (fastighetsansvariga och arkitektkompetens), Stockholms handelskammare och Midroc Properities AB samt Regeringskansliet och Operan. Från staden har Stadsmuséet, Skönhetsrådet, dåvarande Gfk (stadsträdgårdsmästaren, trafikexpert, belysningsarkitekt, m fl) medverkat samt konsulter från Tyréns AB m fl.

Under arbetets gång har särskilda intervjuer skett med representanter för verksamheterna vid Operan, Dansmuséet, Medelhavsmuséet och departementen (UD och försvarsdepartementet) för att fånga in önskemål och krav m a p trafik, säkerhet, publik m m. Ett allmänt informations- och samrådsmöte har hållits i Tekniska nämndhuset i september 2004. På grund av de kulturhistoriska värdena har länsstyrelsen och även Riksantikvarieämbetet tagit del av arbetet. Förslaget har diskuterats och förankrats med stadsbyggnadskontoret och stadsdelsförvaltningen på Norrmalm. Ett särskilt trafikmöte med representanter från SL, trafikpolisen, nyttotrafiken, brandförsvaret, Strömma Kanalbolaget har också skett. En representant för tillgänglighetsfrågor inom staden har också medverkat.

Det föreliggande förslaget har bred förankring och viktiga synpunkter har i de allra flesta fall beaktats inom förslaget. Kulturförvaltningen har nyligen tagit del av förslaget och är mycket positiv, eftersom det stämmer väl med samplanering med Operan.

Målsättningar

Visionen har varit att skapa :

- ett värdigt stadstorg som har sammanhang med omgivande byggnader samt förtydliga platsens form,
- en plats för medborgarna att vistas på och njuta av,
- en plats för officiella mottaganden,
- ett kulturellt forum som kan inspirerar och fånga nya målgrupper,
- ge omgivande verksamheter möjlighet att utvecklas samt möjliggöra kopplingar till närbelägen museiverksamhet.

Trafikförutsättningar är :

- dagens trafikmängder. Någon minskning eller omfördelning av trafikmängderna är inte att räkna med i detta skede,
- dagens busslinjer,
- cykelstråk med koppling mellan Arsenalsgatan – Fredsgatan – Strömgatan,
- lastning, lossning. Operan kräver 19 meter långa fordon (dispens) m m,
- säkerhetskrav, särskilt för UD,
- tillgänglighetskrav. Ta lärdom av genomförda projekt och utveckla tillgänglighetsfrågorna i samspel med övriga funktioner och gestaltning.

Det kan nämnas att ett önskemål var att skapa ett torg där fordon, cyklar och gående kan samsas på en och samma yta utan kantstenar, pollare eller annan vägvisning (exempel "Skvallertorget" i Norrköping). Trafiksituationen på Gustav Adolfs Torg medger dock inte en sådan lösning. Det är alltför många konfliktpunkter, stora fordonsflöden och riktningar att ta hänsyn till (sju gator ansluter till torget) och en åtskillnad behövs mellan gående och bilister, inte minst för att följa upp stadens satsning på tillgänglighet. En viktig målsättning är emellertid att minska intrycket av trafiktekniska anordningar.

Gestaltning :

Ett helt golv som binder ihop torget från fasad till fasad, både nivåmässigt och med enhetlig beläggning. Syftet är att få bättre helhetskänsla och överskådlighet av torget som idag splittras genom parkeringsplatserna framför Operan, gradängerna framför UD och refuger.

Det innebär :

- att befintliga trafikströmmarna måste accepteras och inordnas i stadsbilden på ett medvetet sätt,
- minimering av antalet stolpar på torget,
- studier av torgets höjder i förhållande till fasader och angränsande gator,
- enhetlig, högklassig beläggning på golvet,
- avgränsning av körytor med låg kantsten,
- att ny belysning studeras för torget samt relationen med omgivningen samt med nattljusvisionen som kopplas till projektet.

Alternativa förslag

Som underlag för studier har, förutom relevant inventeringsunderlag med avseende på trafikslag, stadsbild, belysning m m, (Bilaga 3,4) även en historisk studie (Bilaga 1) samt en arkeologisk förstudie tagits fram av Stadsmuséet på uppdrag av dåvarande Gfk. Även jämförbara exempel av torg i Europa och Sverige har studerats.

Flera alternativ till utformning har tagits fram och utvärderats, varav två huvudinriktningar kunde kristalliseras ut. Gemensamt för de två alternativen är en utjämnad nivå på torget från Operan till Arvfurstens palats där gradängerna och parkeringsplatser tas bort, vilket både UD och Operan ställer sig bakom. (Bilaga 5)

- Alternativ 1 innebar en enkelriktad, regelbundet formad körslinga som sidoordnas och förs i Malmtorgsgatans förlängning söderut ner mot Strömgatan, upp igen till Norrbro (nivåskillnad drygt 2 meter) och vidare förbi Operans fasad. En stor rektangulär yta bildas runt rytstatyn med Gustav II Adolf. Ytan avskiljs från byggnaderna genom trafikbarriären på alla sidor.

- I alternativ 2 förs trafiken över torget i Norrbros förlängda axel enkelriktat på ömse sidor om statyn. Statyn kommer att stå på en ny centriskt placerad avlång ”sockel” och två stora ytor skapas som vetter direkt mot Operan respektive UD.

Jämförelse mellan alternativen

- Alternativ 1. Trafiken förs just där nivåskillnaderna är som störst i västra delen, drygt 2 meter mellan Malmtorgsgatan - Strömgatan - Norrbro. Sammantaget är förslaget sämre ur trafiksynpunkt. Trafiken i rundslungan utgör en barriär som gör det svårt att nå den stora ytan i mitten. Under utvärderingen framfördes av några att alternativet med en större centrisk yta kring statyn kan se mer tilltalande ut ur stadsbildssynpunkt och att ytan blir mer fredad genom sitt isolerade läge.

- Alternativ 2 förordades främst av två skäl, bättre trafikförelägg samt tillskapande av stora fria ytor framför byggnaderna. Officiella besök samt uteevenemang för t e x Operan kan ske utan att trafiken måste stängas av. De vackra byggnaderna framträder tydligare i stadsrummet och kommer bättre till sin rätt samt förutsättningarna för att ordna en bra belysning är bättre. Det finns dock en risk att det blir ett alltför stort tryck på upplåtelser och bygglov för ändamål som inte är förenligt med den miljö och karaktär som Gustav Adolfs Torg representerar. Detta skulle kunna lösas om kvalitetskrav formuleras, som kan ligga till grund för upplåtelser och bygglov.

Beskrivning av upprustningsförslaget

En säker och hållbar lösning eftersträvas för flexibel användning och med krav på god tillgänglighet. Alternativ 2 ligger till grund för upprustningsförslaget. (Bilaga 6). Trafiken förs i Norrbros riktning över torget (liknande trafikföring som under 1920-talet). Stora fredade ytor bildas framför Operan respektive Arvfurstens palats /UD. Parkeringsplatserna vid Operan tas bort, liksom gradängerna vid UD. Ett jämnare golv skapas med en samlad överblick över hela platsen. Gångbanan framför k v Vinstocken kan breddas ett par meter för b l a bättre plats för uteserveringar. Modern energisnål belysningsteknik används för trafik - och effektbelysning.

Beläggning

Det förslag som gruppen enats om innebär ett lugnt, enhetligt men skiftande golv av granit över hela platsen. Torgets rätvinkliga rumsform och körytornas bredd har varit utgångspunkt för val av modul. Trafikrörelserna inordnas i helheten utan att trafiktekniska gestaltningselement framhävs (radier, refuger, asfaltytor mm). Körytorna är inordnade i mönstret men ligger försänkta (4-7 cm) dels av tillgänglighetsskäl, dels för att förhindra att fordon kör upp på torgets fredade partier.

Torget måste anläggas så att bussar och annan tung trafik kan passera utan risk för skador på beläggningen. Inom helhetsgreppet kan stenarnas form och ytbehandling anpassas efter olika krav och behov - körbarhet, cykelvänligt, tillgänglighetsanpassat m m. Flammad eller krysshamrade stenar, ”modell storgatsten” föreslås (t e x 17x17, 17x27, ev även 17x35 cm). Graniten ges liv genom att olika nyanser blandas och genom riktningsförändringar. Ledstråk och annan informativ beläggning sker med väl synlig avvikande färg på graniten.

Trafik

All parkering på torget tas bort. Angöring till UD blir lika som idag. Angöring till Operan sker i huvudsak från Strömgatan.

Signalreglering bibehålls vid Fredsgatan / Malmtorgsgatan och vid Norrbros anslutning till Strömgatan. Antal övergångsställen minskas från dagens 14 till 5, men tillgängligheten kommer ändå att öka genom förenklingen av den totala trafiklösningen.

Förslaget innebär minskad trafik på Fredsgatans östra del genom att den föreslås bli enkelriktad mot öster och endast få angöringstrafik till de närmaste omkringliggande fastigheterna. Härigenom kan dagens signalreglering i korsningen utgå. Jakobsgatan enkelriktas mot väster, så att Västra Trädgårdsgatans trafik kan ledas ut här. Trafiken kommer således att vara marginell både i torgets sydvästra parti (från UD) samt i torgets nordöstra del.

Uppställningen av sightseeingbussar framför Dansmuséet har diskuterats. På- och avstigning finns kvar samt befintlig biljettkiosk. Längre uppställning av bussar tillåts ej. Det är emellertid ett generellt problem i innerstaden att få plats med turistbussar.

Torget användning

Ett starkt önskemål som betonades i arbetsgruppen var att torget endast bör användas för sådana ändamål som är förenligt med riksintresset och stämmer med torgets karaktär i övrigt. Stadens policy för evenemangsplatser (sept. 1997) kan behöva kompletteras med tanke på riksintresset.

Riktlinjer, som har tagits fram tillsammans med Länsstyrelsen, Stadsdelsförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Stadsmuséet m fl, innebär :

1. Torget bör endast upplåtas för i huvudsak omkringliggande verksamheter med kulturell eller representativ inriktning.
2. Kiosker eller andra byggnader samt vagnar bör inte uppföras på torget. Lätta miljömässigt väl anpassade regnskydd kan tillåtas under mycket kort tid i direkt anslutning till kulturella evenemang enligt punkt 1. Provisorisk scen får uppföras.

Riktlinjerna stämmer väl med de evenemang som kulturförvaltningen planerar tillsammans med Operan under sensommaren, och som kan bli ett återkommande evenemang.

Belysning

Belysningsförslaget innebär ett milt allmänljus över torget med hjälp av hög, smal pelararmatur med möjlighet till riktat ljus mot körytor. Antalet och lägena studeras vidare. Belysningen kan också styras beroende på behov och önskemål gällande framtida evenemang. Rytтарstatyn belyses med markarmaturer.

Belysning med hjälp av dolda dioder på fasaderna ger ett mjukt ljus som framhäver fasadernas arkitektur. Dioderna döljs naturligt i fasadernas nischer och "smyg". Denna ljussättning bör genomföras på fasaderna kring torget samt runt hörn på Arvfurstens palats och Operan mot Strömgatan. Den armatur som finns på arm på fasaden i kv. Jakob Mindre bevaras, liksom globerna på arm i kv. Vinstocken. Fasadbelysningen förutsättes ekonomiseras av fastighetsägarna. Det är viktigt att det inte blir för mycket /stark fasadbelysning. Provbelysning kommer att genomföras innan slutligt ställningstagande.

Etapper och budget

Gustav Adolfs Torg m m

Gustav Adolfs Torg och östra delen av Fredsgatan fram till Jakobs Torg är kalkylerad (år 2004) och budgeterad i flerårsprogrammet 06-09 enligt följande :

År	Åtgärd	Utgift (mnkr)
2006	Projektering	2,0
2007	Start bygge	15,0
2008	Genomförande	14,0
2009	” ”	8,0

Kalkylen bygger på kinesisk sten. Svensk sten vore önskvärd men innebär en merkostnad på c a 20 mnkr (Ytan är 10.200 kvm). Kostnaden är i paritet med kostnaden för Raoul Wallenbergs Torg (med reservation för indexuppräknings.)

En viss omdisponering av genomförandet kan ske med avseende på samordning av arbetena på Norrbro, men i stort stämmer tiderna väl med Norrbros ombyggnad. Hittills nedlagda kostnader för Gustav Adolfs Torg, i huvudsak under år 2004, är 1,5 mnkr.

Norrbro

Trafiknämnden har vid sammanträde i december 2005 godkänt projektering för grundförstärkning och reparation av Norrbro över Helgeandsholmen. Kontoret har påbörjat detta arbete och därmed konstaterat att det föreligger en naturlig och nödvändig koppling till Gustav Adolfs Torg, dels med avseende på materialval, dels för trafiken. En samordning av belägningsförslag har påbörjats, liksom det trafikmässiga sambandet. När Norrbro byggs och trafiken måste stängas, kommer trafiken att ledas om, vilket sannolikt också leder till en minskning av trafiken på Gustav Adolfs Torg. En tidsmässig samordning av genomförandet skulle därvid vara av godo. Norrbro planeras att stängas av delvis under år 2007 och helt under år 2008.

Strömgatan

Västra delen av Strömgatan byggdes ny i slutet av 90-talet. På sikt bör även östra delen från Gustav Adolfs Torg till Strömbron förnyas. Gatan måste hysa den trafik som är idag, inkl. lastning och lossning till Operan och Operakällaren. Kantstenen kan rätas ut och gatan beläggas med gatsten. Ombyggnaden är kalkylerad till 5 mnkr och budgeterad till 1,0 mnkr för år 2007 och 4,0 mnkr år 2008.



Strömkajen

Stockholm Hamn har initierat till en upprustning av kajkonstruktionen för Strömkajen framför Grand Hotell och Nationalmuseum. Detta arbetet bedrivs tillsammans med trafikkontoret. Tidplanen är avhängig Strandvägens upprustning. Ambitionsnivån är vad gäller standard och funktion jämförbar med övriga kajomdaningar.

Slottskajen

En ambition på längre sikt är att ge hela området kring slottet och Gustav Adolfs Torg en likartad karaktär och kvalitet. Skeppsbron förnyades på 90-talet, liksom Mynttorget. Slottskajen mellan Norrbro och Mynttorget är en felande länk som kan kompletteras när medel står till buds.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att under år 2006 projektera för en upprustning av Gustav Adolfs Torg i enlighet med detta tjänsteutlåtande, samt att nämnden godkänner utgifter för detta inom en ram om 2 mnkr fram till genomförandebeslut.

.

SLUT