



TRAFIKKONTORET
MARKKONTORET

TJÄNSTEUTLÅTANDE
Dnr T2006-400-00133
Dnr M2006-400-00116

2006-02-10

Kontaktperson trafikkontoret
Göran Holmberg
Gatuavdelningen
Västra distriktet
Telefon: 08-508 279 65
goran.holmberg@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2006-03-21
Marknämnden 2006-03-09

Kontaktperson Markkontoret
Monica Almquist
Innerstad
Telefon: 08-50826252
monica.almquist@mk.stockholm.se

**Slutredovisning av ombyggnad av S:t Eriksplan inklusive
underjordiskt garage i Vasastaden .**

Förslag till beslut

Trafiknämnden och marknämnden godkänner slutredovisningen av
ombyggnad av S:t Eriksplan .

Per Aronson

Göran Långsved

Sammanfattning

Ombyggnaden av S:t Eriksplan är färdig , med ett underjordiskt garage för
ca 260 bilar , byggherre Stockholm Parkering , ett underjordiskt

trafikdagvattenmagasin utfört av Gfk , SL:s ombyggnad av tunnelbaneentrén med hiss och rulltrappa , och slutligen har Gfk utfört en omfattande omdaning av hela S:t Eriksplan.

Resultatet har blivit lyckat . En sliten torgmiljö , dominerad av trafik med bl.a en stor parkeringsplats centralt på torget har omvandlats till ett triangulär parktorg med en stor sammanhängande gräsyta där de befintliga lindarna inordnats . Som avskärmning mot Torsgatan och Odengatan har dubbla rader mindre träd planterats . Ny och effektivare belysning har monterats för att öka säkerheten och trivseln på S:t Eriksplan . Ytparkeringen som tidigare fanns på torget har ersatts av ett underjordiskt garage i två plan med tillfartsramp från Torsgatan och med trapphus centralt på S:t Eriksplan . Cykelstråken i Odengatan respektive Torsgatan har knutits samman över S:t Eriksplan och tillgänglighetsanpassning har skett för gående vid övergångsställen m m . En tillgänglighetsanpassad toalett har också inrättats i en ny kioskbyggnad . De mål som sattes i inledningen av projektet har uppfyllts.

Stadens utgifter för projektet uppgår till 47 Mkr mot genomförandebeslut på 43 Mkr . Fördyringen förklaras av ej förutsedda kostnader för asbetssanering och marksanering . Inkomsterna uppgår till ca 5 mkr.

Bakgrund



Under åren 1997- 98 genomförde staden en större omläggning av trafiken vid S:t Eriksplansområdet för att busshållplatser för stornätet skulle kunna

iordningställas i den norra delen av S:t Eriksplan . Torsgatan och S:t Eriksgatan dubbelriktades vilket har gjort det möjligt att skapa ett bilfritt torg . Dessutom genomfördes ett antal miljöupprustningar i området .

1999-05-11 beslutade Gatu- och fastighetsnämnden att för sin del godkänna en detaljplan för ett underjordiskt garage under del av S:t Eriksplan samt godkänna dels upprättat köpeavtal med Stockholms Stads Parkerings AB , dels en redovisad inriktning för upprustning av S:t Eriksplan .

De övergripande målen och inriktningen för upprustningen innebar att ett nytt parktorg skulle anläggas samt att det skulle anordnas ett underjordiskt trafikdagvattenmagasin sydväst om korset Odengatan – Torsgatan . Ledningar som förberedde omhändertagande av trafikdagvattnet anlades samtidigt med gatuombyggnaden 1997-98 .

I avtalet med Stockholm Parkering förband sig bolaget att senast den 1 april 2004 ha färdigställt ett parkeringsgarage med ca 260 platser på fastigheten . Avtalet innehåller också förpliktelser för bolaget beträffande stadens rätt att använda och underhålla offentlig plats ovanför garaget . Det ekonomiska åtagandet innebär i stort att bolaget bekostat rivning av befintlig däckskonstruktion inom garagefastigheten samt återställande med fyllnadsmassor och ytskikt till normal standard . För Torsgatans trottoar vid garagets nedfartsramp åtog sig bolaget att i samråd med staden projektera och anlägga ett nytt gatudäck eller annan konstruktion samt ytskikt , och bekosta en del av detta . Befintligt bärande däck längs Torsgatan ersattes av en stödmurskonstruktion , som staden betalat .

GFN tog i januari 2000 beslut om genomförande av upprustning av torget och byggande av ett trafikdagvattenmagasin till en beräknad kostnad av ca 46 Mkr , varav Stadens del beräknades till 43 Mkr och Stockholm Parkerings del till 3 Mkr .

Projektbeskrivning och genomförande

Detaljplanen påbörjades 1997 och den vann laga kraft år 2000 efter överklagande till regeringen från kringboende. I planarbetet studerades olika alternativ till nerfart till garage efter synpunkter från boende.

Den preliminära tidplanen angav genomförandet av projektet skulle ske under åren 2000-2002. Enligt redovisningen nedan så har förseningar uppstått med ca 2 år p g a att arbetet med gatumarken och garaget inte kunnat ske samtidigt.

S:t Eriksplans aktuella omdaning och upprustning har varit omfattande och utförts i flera delar . Den första delen , innebar uppförande av ett nytt underjordiskt trafikdagvattenmagasin för omhändertagande av förorenat trafikdagvatten , vilket Gfk ansvarade för . I samma entreprenad utfördes

även en delupprustning av S:t Eriksplans markyta i korsningen Rörstrandsgatan och S:t Eriksgatan . Entreprenaden genomfördes december 2000 – oktober 2001 .

Dessutom genomförde SL , en ombyggnad av T-banestation S:t Eriksplan , som bl.a. innebar att stationens befintliga nordöstra trappa ersattes med en ny entré med hiss och rulltrappa mot S:t Eriksplan . Detta utfördes av SL under 2001 .

Det andra stora ingreppet innebar att Stockholms Stads Parkerings AB byggde det underjordiska garaget i två plan september 2002 – maj 2004 . Garaget ger plats för c:a 260 bilar . Invigning den 26 maj 2004 och allmänheten fick tillträde den 1 juni 2004 .

Den avslutande och största delen av kontorets iordningställande av markytorna utfördes efter att garaget färdigställts , från maj 2004 – juli 2005 .

Mål och uppfyllelse

De övergripande målen för projektet var upprustning och iordningställande av S:t Eriksplan och byggande av ett underjordiskt trafikdagvattenmagasin , samordnat med Stockholm Parkerings anläggande av ett nytt underjordiskt parkeringsgarage . Dessa mål har uppfyllts . Det har inte tillkommit några nya mål under projektets gång .

Ett bilfritt parktorg har kunnat byggas , där stora uppväxta träd bevarats . Vasastaden har därmed fått en ny grön fredad plats , som skall kännas inbjudande till en stunds vila i stadens puls för förbipasserande , boende och arbetande .

Genom parkeringsgaragets tillkomst har området fått något minskad ytparkering men med garagets tillkommande ca 260 platser har områdets nettotillskott blivit drygt 200 p-platser .

Genom tillkomsten av trafikdagvattenmagasinet uppfylls stadens miljömål för området att rena dagvattnet från trafikytor med mer än 20000 fordon per dygn .

Parktorget

De delområden som skulle vara föremål för upprustning på S:t Eriksplan var följande :

- Området vid S:t Eriksgatan – Odengatan – Rörstrandsgatan , som är en plats där bil- och busstrafiken samt cyklar förs fram i korsningen . De fyra gatuhörnen har ” rensats upp ” och ventilationstorn förnyats m m . Fyra höga belysningsstolpar ger platsen ljus och identitet . Ny beläggning håller ihop de fyra hörnen samt ansluter till platsen framför Atlasområdet . SL har byggt en ny glasad tunnelbaneentré med hiss och rulltrappa .

- Framför Atlasområdet bebyggelse fanns tidigare ett brett asfaltbelagt betongdäck . Det har , efter garagebyggnationens genomförande , omdanats till en ca 17 m bred plats för mångsidig användning . Delen närmast husen disponeras för gångtrafikanter samt har plats för ett par torgstånd . Angöringstrafik till fastigheterna och cyklister avskiljs med belysning , pollare , cykelställ , bänkar e t c . Biltrafiken är enkelriktad med infart från väster och utfart vid Torsgatan . Inom Torsgatans breda gångbana inordnas rampen till garaget .

- Mitt på S:t Eriksplan , där det tidigare varit markparkering , skapas ett parktorg med hiss och trappa från garaget . En låg granitmur inramar en triangulär gräsyta , där befintliga uppväxta lindar bildar en stomme . Mot Torsgatan och Odengatan har planterats dubbla rader mindre blommande träd , inhägnade av ett luftigt smidesstaket . En toalett tillgänglig för funktionshindrade har inrymts i en ny kioskbyggnad .

- Med tanke på säkerheten och trivseln har belysningen stor betydelse . Den har utformats såsom stolpbelysning , effektbelysning i form av strålkastare riktade mot träden samt belysning i Atlasmurens två portiker .

Trafik

De trafikfunktioner som var väsentliga att ge en acceptabel lösning var:

-Bibehålla möjligheten till korttidsangöring i anslutning till angränsande fastigheter. Detta bedöms vara tillgodosett på ett acceptabelt sätt genom att framkörning tillåts på och via torgets södra sida.

-Cykelstråken i Odengatan resp Torsgatan behövde knytas samman över S:t Eriksplan. Separata cykelbanor har därvid kunnat anordnas i erforderlig omfattning även om breddmått i vissa fall behövt begränsas gentemot vad som varit önskvärt.

-Gående ska kunna röra sig i olika riktningar utan onödiga hinder . Övergångsställen och nya hållplatser m m har tillgänglighetsanpassats.

-Fordonstrafiken har i princip fått samma framkomlighet som före ombyggnaden, vilket också varit målsättningen . I Torsgatan har separat bilfält för vänstersvägande fordon till och från garaget anordnats .

-För busstrafiken har inte i denna ombyggnad planerats några mer omfattande åtgärder. Sådana vidtogs redan vid det tidigare skedet för bla stombusslinjerna 3 och 4, när hållplatsområdet i norra delen av S:t Eriksplan iordningställdes. För busslinjerna i Torsgatan har dock färdigställts nya, upprustade hållplatser vid S:t Eriksplan.

Ekonomi

Stadens utgifter för upprustningen av torget, genomförande av garaget, byggande av trafikdagvattenmagasin och nytt gatudäck längs med Torsgatan uppgår till 47 Mkr mot genomförandebeslut på 43 Mkr. Fördyringen på 4 Mkr, beror till övervägande del av att Staden ersatt Stockholm Parkering med del av kostnad för dels asbestsanering, i samband med rivningen av befintlig Squashhall dels förorenade schaktmassor för garagebyggnationen dels ersättning till tidigare hyresgäst i squashhallen.

Inkomsterna består av köpeskilling för garagefastigheten. Den beräknades med 24.000 kr per parkeringsplats (prisnivå 1999) som grund. Därefter har reduktion gjorts på att staden slipper stora ombyggnadskostnader för gatudäcket i framtiden och därmed sammanknippade kringkostnader. Slutlig köpeskilling blev 4,8 mkr.

Drift- och underhållskostnaderna för mark- och trafiknämnden samt för stadsdelsnämnden Norrmalm är i stort sätt oförändrade.

Trafikkontorets och markkontorets synpunkter och förslag

Kontoren föreslår att nämnderna godkänner slutredovisningen.

SLUT