



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 kiosbyggnad. 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 betalade.

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 på 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 parkeringsgaraget tillkomst har området fått något minskad ytparkering men med garaget 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 Atlasområdets bebyggelse fanns tidigare ett brett asfaltbelagt betongdäck. Det har, efter garagebyggnationens genomförande, omdanats till en c a 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 knyts samman över S:t Eriksplan. Separata cykelbanor har därvid kunnat anordnas i erforderlig omfattning även om breddmåttan 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 asbetsanering, 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 p g a 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