

Handläggare: Urban Edvardson  
Region Innerstad  
Markbyrån  
Tel: 508 262 27

2003-09-10

Stig Gustavsson, Park- och gatubyrån  
Tel: 508 262 12  
Dnr: 00-511-1424

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

**Anvisning av mark till Stockholms Stads Parkerings AB för byggande av underjordisk parkeringsanläggning invid kvarteret Rosendal Mindre på Södermalm. Återremitterat.**

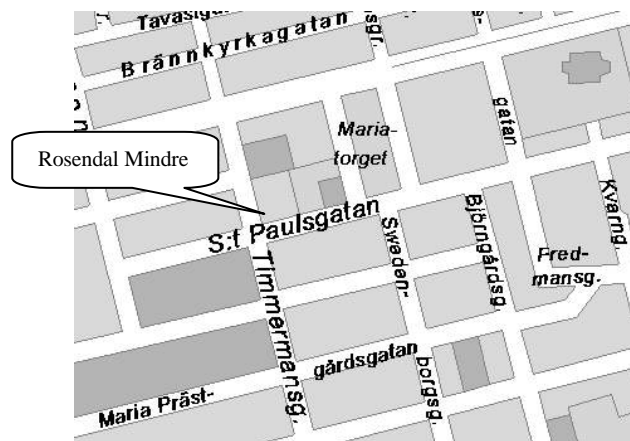
**FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. GFN anvisar mark till Stockholms Stads Parkerings AB för byggande av en underjordisk parkeringsanläggning invid kvarteret Rosendal Mindre på Södermalm.
2. GFN uppdrar åt kontoret att hos stadsbyggnadskontoret beställa planutredning för aktuell parkeringsanläggning.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Anders Berglund



**SAMMANFATTNING**

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2003-09-30\Tjut\23.doc

Bilaga 1: Plankarta

Stockholms Stads Parkerings AB har ansökt om markanvisning för byggande av underjordisk parkeringsanläggning under Södermalmsskolans skolgård med ca 160 bilplatser. Det skulle ge ett stort tillskott av parkeringsplatser i ett område som har stor brist på parkering. Söktrafiken efter platser är omfattande.

Kontoret bedömer att den trafikökning som anläggningen ger är marginell och gott och väl uppvägs av de fördelar som området får. Trafiksäkerheten runt skolan är god. Genomförandet måste ske i samråd med skolan. Kontoret anser att området bör anvisas till Stockholm Stads Parkerings AB och att detaljplaneutredning påbörjas.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Stockholms Stads Parkerings AB (Stockholm Parkering) hade i skrivelse 2000-01-18 ansökt om markanvisning för byggande av underjordisk parkeringsanläggning under skolgården till Södermalmsskolan vid korsningen Timmermansgatan/Sankt Paulsgatan (invid kv Rosendal Mindre). Gatu- och fastighetsnämnden beslöt vid sammanträde 2000-04-11 återremittera ärendet till kontoret för komplettering med en konsekvensanalys över hur garaget kommer att påverka trafikflödet i området samt en analys över hur säkerhetskraven under och efter byggtiden kan tillgodoses. Med anledning av nämndens beslut bad kontoret Stockholm Parkering göra en konsekvensutredning beträffande trafikflödet och säkerhet. Gatu- och fastighetsnämnden beslöt vid sammanträde den 4 april 2001 att ånyo återremittera ärendet till kontoret och uttala följande:

”Gatu- och fastighetskontoret skall genomföra en egen utredning om konsekvenser för trafikflödet i området om garaget byggs.

Trafiksiffror från 1994 är inte ett tillräckligt underlag. Gatu- och fastighetsnämnden hänvisar till sina tidigare beslut om att det i nybyggda garageanläggningar skall finnas nattladdare för elbilar och ber kontoret beakta detta i ärendets vidare hantering.”

Det nya garaget kan inrymma ca 160 bilplatser i två plan. In- och utfart sker från Sankt Paulsgatan. Infarten nås via Timmermansgatan och utfart norrut blir via Bellmansgatan och söderut via Swedenborgsgatan.

Gatu- och fastighetsnämnden beslöt vid sammanträde 2003-08-19 ännu en gång att återremittera ärendet till kontoret med följande anförande:

”Det finns ett stort behov av att lösa parkeringssituationen kring Mariatorget. Att anlägga parkeringsgarage i närheten av skolor kan skapa oro. Vi vill få redovisat om konsekvenser gällande alternativa placeringar av garaget och vad detta innebär för barnens skolväg. Vi är positiva till att bygga parkeringsgarage för att få bort ytparkeringen. Fördelarna med att få bort söktrafiken och få tydliga in och utfarter gynnar boende i området samt skolans personal och elever.”

### Analys

Genom tillkomsten av nya bostäder främst Södra stationsområdet, har invånarantalet på centrala Södermalm ökat med minst 10 000 personer sedan 80-talet. Som följd av detta har bilinnehavet i området ökat med ca 15 % under samma period. I Södra stationsområdet byggdes endast 0,28 bilplatser per lägenhet och det faktiska bilinnehavet har uppmätts till ca 0,7 bilar per lägenhet. Ytterligare byggnationer pågår och är planerade som minskar antalet parkeringsplatser på gatumark. Vid Hornsgatan måste troligtvis parkeringsplatser tas bort till förmån för fler lastzoner.

Detta innebär att bristen på parkeringsplatser för boende, besökande och företag är mycket stor i området kring Hornsgatan och Mariatorget. Det genererar i sin tur en omfattande söktrafik för att finna en ledig parkeringsplats.

Mot denna bakgrund skulle ett garage med ca 160 platser ge ett värdefullt tillskott i detta område

AB Nordplan har på uppdrag av Stockholm Parkering gjort en studie av konsekvenserna för trafik och kvävedioxid att bygga underjordsgarage i Stockholms innerstad baserat på ett pilotprojekt i kv Uppfinnaren på Östermalm. Resultatet visar att 160 platser i underjordsgarage ger 30-50 % mindre kvävedioxidutsläpp än för motsvarande antal platser på gatumark eftersom bristen på dessa platser ger en så omfattande söktrafik.

Vad gäller lokaliseringen av en garageanläggning har flera platser inom området studerats. Ett förslag som har undersökts ingående är en berganläggning i kv Bergsgruvan Större med infart från Högbergsgatan mitt för pågående uppförande av ett bostadshus. Det visade sig dock att bergets kvalitet med många sprickzoner inte lämpade sig för ingrepp utan att riskera skador på ovanpå liggande bostäder varför projektet aldrig fördes vidare.

Av de studerade platserna finner kontoret att en anläggning under bollplanen i kv Rosendal Mindre skulle vara minst störande. Där är dessutom trafiksäkerheten förhållandevis god med 30 km/tim som högsta hastighet under skoltid såväl på Timmermansgatan som på S:t Paulsgatan. Vid infarten till S:t Paulsgatan från Timmermansgatan är övergångsstället upphöjt för att ge bl a skolbarn en säker passage.

### **Samråd**

SISAB och Södermalmsskolans rektor har under hand informerats om detta ärende.

### **Konsekvenser**

Södermalmsskolan är utspridd på flera byggnader utmed Timmermansgatan mellan Hornsgatan och Wollmar Yxkullsgatan med sammanlagt ca 650 elever. Huvudbyggnaden är placerad utmed Timmermansgatan och S:t Paulsgatan och har ca 450 elever från sexårsverksamhet till årskurs 6. Båda dessa gator har under skoltid 30 km/h som högsta hastighet vid skolan. Vid huvudentrén mot Timmermansgatan finns ett signalreglerat övergångsställe. Vid infarten till S:t Paulsgatan är Timmermansgatans övergångsställe upphöjt. Timmermansgatan trafikeras med ca 6000

fordon/dygn varav tre busslinjer och S:t Paulsgatan med ca 1500 fordon. Båda dessa gator har fått en viss ökning som följd av att genomfartsförbud har införts på Mariatorgets västra körbana. Trots att många trotsar detta förbud har ändå trafikmängden halverats på denna körbana. Hornsgatan har vid Timmermansgatan ca 20000 fordon/dygn. Trafikmängderna är uppmätta i slutet av förra året.

Parkeringsgaraget ca 160 platser förutsätts kunna dubbelutnyttjas av företag, boende och besökande enligt samma koncept som tillämpas vid flera av Stockholms Parkerings garage i innerstaden. Antal fordonsrörelser till och från bedöms bli 550 per dygn dvs 275 i vardera riktningen.

Det skulle innebära att Timmermansgatans trafik skulle öka till ca 6300 fordon/dygn, en ökning med ca 5 % och S:t Paulsgatans trafik till ca 1800 fordon/dygn, en ökning med ca 18 %.

### **Kontorets synpunkter**

Gatu- och fastighetskontoret anser att tillkomsten av ett garage om ca 160 p-platser under Södermalmsskolans bollplan skulle kunna avlasta gatumarksparkeringen och minska söktrafiken i området. Den tillkommande trafikstringen blir marginell och kan kompenseras med ytterligare trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Exempelvis skall höga krav ställas på god sikt och tydlighet på in- och utfarter vid S:t Paulsgatan

Grönytorna runt bollplanen är idag i dåligt skick och är i stort behov av upprustning. I samband med garageprojektet ges förutsättning för en allmän uppsnygning av grönytorna.

Beträffande säkerhetskraven under och efter byggtiden bör ett nära samarbete ske med skolledningen. Stockholm Parkering har goda erfarenheter av sådant samarbete bl a vid en liknande garageanläggning under Norra Reals bollplan. I samband med bygglovhanteringen kommer villkoren för byggandet att regleras.

Kontoret anser att den tilltänkta parkeringsanläggningen bör kunna komma till utförande utan avsevärda olägenheter och menar därför att området invid kvarteret Rosendal Mindre (del av fastigheten Södermalm 4:1) nu bör anvisas till Stockholm Parkering.

Genom markanvisning till Stockholm Parkering av området kan bolaget fortsätta att utreda de tekniska och ekonomiska möjligheterna att förverkliga detta. För markanvisningen bör sedvanliga villkor gälla.

Samtidigt med bolagets fördjupade studier är det lämpligt att detaljplaneutredning påbörjas.

**SLUT**