

Parkering för en bättre stadsmiljö



Arbetsgrupp

Stockholm Parkering	Bo Lövgren, sammankallande Anders Edlund
Exploateringskontoret	Urban Edvardson
Stadsbyggnadskontoret	Eric Tedesjö
Trafikkontoret	Sanna Tegnér Daniel Firth
Stadsledningskontoret	Per Aronson
ILLUSTRATIONER:	
Rits Arkitekter	Pär Davidsson
Krook&Tjäder	Thomas Westring
Wester+Elsner	Natalie Waters Sara Persson
Grafit Arkitekter	Hans-Olov Wållgren
Arken Arkitekter	Markus Naef
Tengbom Arkitekter	Stellan Fryxell Robert Lavelid

Förord

År 1998 fattade kommunfullmäktige i Stockholm beslut om ett stort utbyggnadsprogram för garageanläggningar i innerstaden. Totalt redovisades 17 nya anläggningar på idéstadiet i programmet. Programmet tog i första hand hänsyn till företagens, handelns och besöksnäringens behov av parkeringsplatser. Syftet var inte primärt att bygga garage för de boendes behov. Programmet innebar en kraftsamling och en tydlig signal till alla berörda i staden att aktivt medverka i planeringen för att så långt möjligt förverkliga idéerna i programmet.

Programmet har nu i princip genomförts. Vissa projekt har av olika skäl inte kunnat genomföras, andra har tillkommit. Möjligheterna att genomföra tredimensionella fastighetsbildningar har inneburit nya och förbättrade förutsättningar för Stockholm Parkering att tillföra nya parkeringsanläggningar. Under de senaste åren har flera nya tredimensionella parkeringsanläggningar tillkommit.

Behovet av nya underjordiska garage är fortsatt stort. Stockholm utvecklas, växer och förändras. Stockholm blir en allt viktigare mötesplats för kongresser, mässor och evenemang samtidigt som turismen ökar och Stockholmsmässan har byggts ut. Två nya arenor byggs i regionen. Innerstaden förtätas och utvidgas. För närvarande planeras nya stadsdelar vid Norra Station och Norra Djurgården.

Underjordiska garage har en viktig roll i stadsförnyelsen. De bidrar till att skapa goda stads- och boendemiljöer samtidigt som gatorna avlastas för den rörliga trafiken, vilket minskar trängselproblemen och söktrafiken.

I detta program redovisas förslag till nya lägen för underjordiska garage. Totalt redovisas 24 anläggningar. De totala kostnaderna för projekten kan grovt uppskattas till 2,5 mdkr.

Det är värt att betona att projekten här endast skall ses som idéprojekt. Det har inte skett någon närmare detaljplaneprövning eller djupare ekonomisk analys över förutsättningarna att bygga anläggningarna. En viktig utgångspunkt torde vara att bolaget så långt möjligt kan bära investeringarna utan kapitaltillskott.

Kjell Karlsson
Vd Stockholm Parkering

Innehåll

Översiktsplan 2010	5	6 Eriksdalshallen	27
Uppdraget	6	7 Skeppsbron / Slottsbacken	29
Ekonomiska förutsättningar	6	8 Kristinebergs IP	31
Stad i utveckling	7	9 Sveavägen	33
Produktionskostnader	7	10 Tegnérslunden	35
Regelverket för upplåtelse av parkering	8	11 Hälsingegatan, Kv Resedan	37
Tillgång och efterfrågan	8	12 Norra Station	39
Miljö	9	13 Norra Station	41
Markupplåtelser	10	14 Solvändan	43
Automatisk parkering	10	15 Blasieholmen	45
Utnyttjande av befintliga anläggningar	11	16 Kommendörsgatan	47
Boendeparkering	11	17 Kv Krubban, Historiska museet	49
Inventerade projekt	11	18 Eriksbergsplan / Birger Jarlsgatan	51
Förslag till utbyggnad av nya parkeringsanläggningar	12	19 Stadion	53
Karta	14	20 Armémuseum	55
1 Högalidsparken	17	21 Narvavägen / Banérgatan	57
2 Rosendal Mindre	19	22 Östermalmstorg	59
3 Londonviadukten	21	23 Norra Varvsporten	61
4 Stigberget	23	24 Räcksta	63
5 Bjurholmsplan	25		

Parkering för en bättre stadsmiljö

– utredning om utbyggnad av parkeringsanläggningar i innerstaden

Översiktsplan 2010

Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm, antagen av kommunfullmäktige 15 mars 2010, introducerar visionen om promenadstaden och betonar kvaliteter som en nära, trygg och miljövänlig stad ger. Planen innehåller fyra strategier som ger förutsättningar för en hållbar tillväxt:

- *Fortsätt att stärka centrala Stockholm.* Planeringen för att utveckla de centrala delarna av Stockholm fortsätter med en rad stadsutvecklingsområden i närheten av innerstaden. En tät och mångsidig stad i dessa delar av regionen främjar Stockholms konkurrenskraft, ger förutsättningar för ett hållbart resande och knyter samman områden som tidigare varit avskilda från varandra.
- *Satsa på attraktiva tyngdpunkter.* För att nå en balanserad utveckling i Stockholm krävs en särskild satsning på förtätning och utveckling i tyngdpunkter i ytterstaden. Fler stockholmare får då god tillgång till ett allsidigt utbud av service, kultur och arbetsplatser. Dessutom ökar möjligheterna att både bygga ut en modern kollektivtra-

fik och utnyttja den befintliga infrastrukturen mer effektivt.

- *Koppla samman stadens delar.* Många områden i Stockholm är bristfälligt integrerade med sin omgivning. De fysiska barriärerna försvårar stockholmarnas möjligheter att mötas och ta sig till arbete, utbildning och aktiviteter. En sammankoppling av stadens delar innebär bättre infrastruktur med fokus på kollektivtrafik, cykel och gående samt ny sammanhängande bebyggelse. Det innebär även fler attraktiva parker och mötesplatser mellan stadsdelar.

- *Främja en levande stadsmiljö i hela staden.* En trygg och levande stadsmiljö förutsätter en successiv utveckling av stadsbebyggelsen i hela staden för att möta lokala behov. Kompletteringsbebyggelse ska vara möjlig på många platser i Stockholm samtidigt som stadens skönhet och olika karaktärsdrag bevaras. En allt tätare stadsmiljö bygger på att det finns goda offentliga miljöer.

Uppdraget

En arbetsgrupp med representanter från Stockholm Parkering, stadsbyggnads-, exploaterings- och trafikkontoret har gjort en inventering av möjliga nya parkeringsanläggningar.

I inventeringen ingår några projekt där fastställd detaljplan finns eller detaljplanearbete pågår samt även ett projekt under pågående byggnation.

Huvuddelen av förslagen är dock helt nya. Arbetsgruppen har vid inventeringen översiktligt beaktat primära förutsättningar för att skapa funktionella parkeringsanläggningar i strategiska lägen. Innan byggnation kan påbörjas återstår således ett omfattande arbete med att detaljutreda förutsättningarna i varje enskilt förslag.

Ekonomiska förutsättningar

Stockholm Parkering har alltsedan bolaget startade sin verksamhet i mitten av 1970-talet anlagt ett 25-tal egna parkeringsanläggningar, såväl under som ovan jord. Erfarenhetsmässigt är det mycket komplicerat och därmed kostsamt att bygga en underjordisk parkeringsanläggning i innerstaden, normalt fem - sex gånger så dyrt som ett mer traditionellt parkeringsdäck ovan jord. Detta till

följd av ofta trånga byggytor, närliggande fastigheter, grundförstärkningsåtgärder och inte sällan kablage som måste flyttas. Investeringskostnaden per bilplats i en ny, underjordisk anläggning torde i dagsläget - medio 2010 - knappast understiga fyra - sexhundratusen kronor.

De allra flesta parkeringsanläggningar som bolaget nu äger och driver ger positiva resultat till bolagets ekonomi, men detta först sedan erforderliga avskrivningar gjorts under ett antal år och beläggningen och därmed parkeringstaxorna i anläggningarna successivt har kunnat höjas. Bolaget räknar med att det i normalfallet tar i storleksordningen fyra - fem år innan en ny underjordisk anläggning kan ge ett positivt resultat. Dessa investeringar måste således ses på lång sikt.

Några möjligheter till kortsiktiga företagsekonomiska vinster finns inte. Hittills har bolaget kunnat expandera sin verksamhet och successivt investera i nya anläggningar av egen kraft, d v s utan kapitaltillskott från ägaren, Stockholms Stadshus AB. Ägaren har också genom åren visat stor förståelse för bolagets ambitioner att få behålla erforderliga investeringsmedel för byggande av nya parkeringsanläggningar.

Med en realistisk genomförandetakt på en, kanske - två anläggningar per år med en rimlig investeringsnivå och

tillräcklig finansiering via staden gör Stockholm Parke-ring den bedömningen att det är fullt möjligt för bolaget att utan kapitaltillskott från ägaren genomföra de projekt som kan få acceptans i den prövning som kommande plan- och bygglovsprocess innebär för vart och ett av projekten.

Stad i utveckling

Stockholms stad fortsätter att växa tillsammans med den övriga Stockholm-Mälarregionen. År 2030 beräknas Stockholm stad ha ca en miljon invånare, länet ca 2,4 miljoner och Stockholm-Mälarregionen närmare 3,5 miljoner. Ambitionen med stadsbyggandet är att skapa nya attraktiva, täta, miljövänliga och varierade stadsmiljöer i kransen runt innerstaden. Arbetsplatserna i Stockholms län ökar till ca 1,2 miljoner år 2030. Antalet arbetsplatser ökar markant i innerstadens tidigare perifera delar som Norra Djurgårdsstaden, västra Kungsholmen och Norra stationsområdet samt i viss utsträckning Årstafältet i södra Stockholm.

Med en kraftigt ökande befolkning är det extra viktigt att åstadkomma ett innovativt och välfungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan. Detta skapas genom ökad samordning mellan olika samhällssektorer,

en utvecklad trafik- och bebyggelseplanering samt ett helhetsperspektiv på regionens transportsystem.

En hållbar ökning av resandet ska baseras på en effektiv användning av det begränsade gaturummet. Det kan innebära att staden de närmaste åren behöver omdisponera användningen av vissa gator, t ex för att prioritera utrymme för SLs stomtrafik/spårvägstrafik. Bilparkering på gatumark innebär på vissa platser ett ineffektivt användande av det begränsade gaturummet. Genom att ersätta sådana parkeringar med nya under mark, kan gaturummet användas effektivare för den rörliga trafiken.

Promenadstaden förutsätter parker och torg av god kvalitet. Platser som idag är trafikstörda och/eller upptas av parkerade fordon kan genom nya parkeringsmöjligheter under jord skapa nya stadsmässiga värden. Minskade miljöstörningar i anslutning till parker, esplanader och torg skapar potential till nya mötesplatser, promenadstråk och lekplatser och främjar inneboende kvalitéer i promenadstaden.

Produktionskostnader

Produktionskostnaderna för en bilplats varierar inom ett brett spann. Allt ifrån 20 000 kr för en enkel markparkering och 150 000 kr för en ovanjordisk däcklösning och

upp till kanske 600 000 kr för en underjordisk bilplats med dåliga grundförhållanden och komplicerade förutsättningar.

Det är alltså bara i de attraktivaste områdena som en underjordisk bilplats kan ge en rimlig förräntning.

Regelverket för upplåtelse av parkering

Olika lagstiftning styr möjligheten att upplåta parkeringsplats på gatumark respektive tomtmark.

På gatumark är kommunen huvudman för parkeringsverksamheten vanligtvis med stöd av detaljplanen. Rätten att ta ut parkeringsavgift är reglerat i § 2 i ”Lag (1957:259) om rätt för kommunen att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats”. Vid överträdelser av meddelade bestämmelser kan felparkeringsavgift tas ut med stöd av ”Lag (1976:206) om felparkeringsavgift”.

På tomtmark bestämmer markägaren själv vilka parkeringsregler som skall gälla.

Upplåtelser, som exempelvis uthyrning av garageplats, styrs av Jordabalkens regler om upplåtelse av nyttjanderätter. Vid överträdelse av de parkeringsbestämmelser som fastighetsägaren meddelat kan en kontrollavgift tas

ut med stöd av ”Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering”.

Tillgång och efterfrågan

Det samlade utbudet av parkeringsplatser, på gatumark och på tomtmark utgör en integrerad del av stadens trafiksystem och måste hanteras i sitt rätta sammanhang. Varje transportsystem består av tre element: ett fordon på eller i vilket någon eller något transporteras: en länk på vilken fordonet färdas, och: en terminal där fordonet stannar för att lasta och lossa, och eventuellt också måste förvaras. För att systemet ska fungera optimalt måste kapaciteten i de tre elementen vara i balans.

För resor med bil är det användarna själva som står för fordonen (bilar), samhället står för länkkapaciteten (vägar) och, tillsammans med privata aktörer, terminalkapaciteten (parkeringsplatser). Trafikkontoret har i uppdrag att upprätthålla och öka framkomligheten i staden och regionen. Det räcker inte att satsa bara på åtgärder som förbättrar länkkapaciteten vilken möjliggör resor ”förbi” eller ”igenom”, för de allra flesta resor har också en ”från” och en ”till” – och därmed krävs utrymme för parkering. På samma sätt skapar en ökning av parkering

i innerstaden en obalans mot kapacitet på länkar till och från innerstaden. Parkeringsreglering är, därmed tillsammans med trängselskatt och taxan för kollektivtrafik, ett av de viktigaste styrinstrumenten som en storstad har för att uppnå en hållbar balans i trafiksystemet.

Det finns ca 36 500 gatuparkeringsplatser i innerstaden, majoriteten avsedda för boende och besökare dagtid (natetid är de flesta platser oreglerade). Resterande är reserverade endast för besökare eller för andra ändamål (t ex beskickningsbilar). Ca 12 procent av platserna påverkas av tidsbegränsade stoppförbud. Det finns flera områden i innerstaden där den potentiella efterfrågan av gatuparkering är flera gånger större än utbudet. Inte ens en fördubbling av gatuparkeringsplatser i vissa områden skulle tillfredsställa efterfrågan. Detta indikerar att lösningen på en sådan obalans inte ligger i att skapa ett begränsat antal nya platser på gatumark.

Miljö

Att anlägga underjordiska parkeringsanläggningar i Stockholms innerstad innebär ofta klara förbättringar av stadsmiljön. Att placera bilar under jord och därmed frigöra torg- och gatumark för människor att fritt röra sig på ute i det fria ger klara miljöfördelar. Det kanske bästa

exemplet på en lyckad anläggning i det här avseendet är P-hus Medborgarplatsen. Fram till början av 1990-talet var Medborgarplatsen en tungt belastad ytparkeringsplats med hög beläggning av parkerade bilar. Sedan p-huset under torget stod färdigt 1992 har Medborgarplatsen successivt omvandlats till en attraktiv mötesplats och ett naturligt centrum för hela Södermalm. Nu härbergerar torget flera torg- och marknadsstånd och en stor mängd uteserveringar. Under sommarhalvåret är det numera snarare regel än undantag att Medborgarplatsen är centrum för ett myllrande folkliv.

Andra goda exempel som har frigjort gatumark på det här sättet är Rådhusgaraget, P-hus S:t Eriksplan och P-hus Norra Real.

I samband med bygglov och övrig tillståndsprövning genomförs alltid sk Miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) för respektive anläggning. Ofta visar dessa Miljökonsekvensbeskrivningar på att parkeringsanläggningarna bedöms minska den sk ”söktrafiken” i kringliggande områden, vilket naturligtvis också är positivt ur ett miljöperspektiv.

I samband med produktion och uppförande av respektive anläggning har utvecklingen numera kommit långt när det gäller miljöaspekterna under byggprocessen, innebä-

rande långtgående krav på användning av miljövänligt material och omhändertagande av förorenade schaktmassor och liknande.

Den ökade graden av miljömedvetenhet har också lett till betydligt mer energisnåla driftinstallationer i moderna parkeringsanläggningar än tidigare. Samtliga av Stockholm Parkerings anläggningar av någon storlek förses också med laddstationer för elbilar.

Markupplåtelser

De flesta av här redovisade projekt ligger på stadens mark. Den vanligast upplåtelseformen är tomträtt men försäljning tillämpas i enstaka fall. Upplåtelseerna förutsätts ske på marknadsmässiga villkor. Inför planeringen av ny bebyggelse fördelar Exploateringsnämnden genom markanvisningsbeslut den mark som staden äger till olika intressenter.

Markanvisning är en option att under viss tid och på vissa villkor ensam få förhandla med staden om förutsättningarna för genomförande av ny bostadsbebyggelse eller annan exploatering inom visst markområde som staden äger. Markanvisning kan ske antingen genom att staden direktanvisar ett område eller genom anbudsförfarande.

Automatisk parkering

Automatisk parkering är inte någon ny idé, den är minst 100 år gammal och kommer ursprungligen från industrins höglager. Inom begreppet ”automatisk parkering” ryms en stor mängd olika tekniska lösningar av varierande kvalitet och funktion.

Det som idag vanligtvis avses med begreppet är ett system som med automatik utför en tredimensionell rörelse, antingen likt en skruv eller som ett 15-pussel i flera plan.

Det finns framförallt två stora fördelar med att bygga automatiska parkeringsanläggningar:

- byggvolymen minskar 40-50 % vilket i sin tur innebär att mark friläggs för andra ändamål och att byggkostnaden minskar
- systemen är kundvänliga. Bilen är enkel att parkera och står skyddad för inbrott och vandalism, väder o påkörning

Stockholm Parkering har en mindre automatisk parkering på Rörstrandsgatan med plats för 46 bilar och har förslag på fler anläggningar.

Utnyttjande av befintliga anläggningar

Samtidigt som utbyggnaden av nya anläggningar vid sidan av gatumarken är det viktigt att med olika åtgärder öka utnyttjandet i de befintliga anläggningarna. Många befintliga garage utnyttjas endast som garage med förhyrda platser, vilket innebär att de utnyttjas förhållandevis dåligt.

Dessa garage kan öppnas upp för allmän parkering och med dagens passagesystem ge tillträde till nya kunder i dessa anläggningar. Då kan dessa garage ge möjlighet både för de som arbetar, besöker och bor i området att utnyttja garagen. Det skall finnas möjlighet att betala parkeringen per timme, dygn eller månad via moderna parkeringsautomater eller via telefonparkering.

Boendeparkering

Flertalet av här föreslagna anläggningar ligger i områden som har brist på parkeringsplatser för boende. Genom att om möjligt samnyttja anläggningarna kan de boende erbjudas trygg och bekväm parkering nätter och helger till konkurrenskraftiga avgifter.

Samtidigt avlastas gatunätet från bilar till förmån för den rörliga trafiken. De boende kommer att ha tillgång till

garagen dygnet runt via en elektronisk nyckel som de får av Stockholm Parkering när avtalet tecknas. Ett sådant dubbelutnyttjande av planerade anläggningar ger bättre möjlighet att ge ekonomisk lönsamhet i dessa.

Inventerade projekt

I det följande redovisas arbetsgruppens inventering av möjliga lägen för nya parkeringsanläggningar. Sammanlagt 24 anläggningar med totalt 5 200 bilplatser finns med i inventeringen. En sammanställning har gjorts i tabellform. Där framgår bedömd byggkostnad och antal bilplatser. Under respektive förslag redovisas markägare och planstatus. För majoriteten av förslagen är planarbete inte påbörjat.

Förslagen redovisas även på en karta.

För de förslag där detaljplan inte finns eller inte är påbörjad har arbetsgruppen översiktligt bedömt förutsättningarna avseende till exempel geologi, trafik, omgivningspåverkan, behov och efterfrågan.

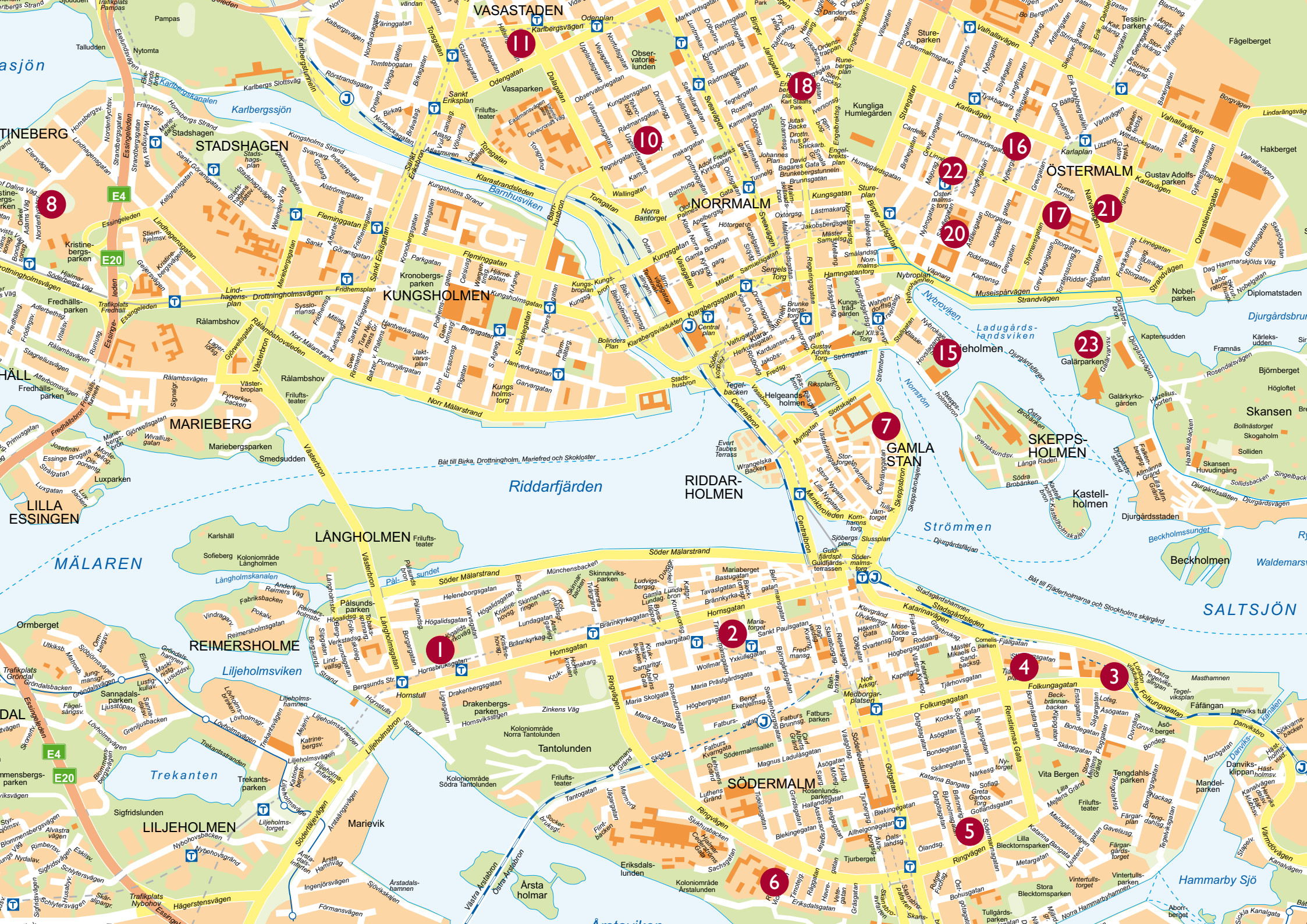
Arbetsgruppen vill därmed betona att ett omfattande arbete återstår innan förslagen kan förverkligas.

Förslag till utbyggnad av nya parkeringsanläggningar

Nr	Stadsdel	Antal bilplatser	Kkr/bilplats	Kkr totalt	Markägare	Planstatus
	Södermalm					
1	Högalidsparken	200	450	90 000	Stockholms stad	Detaljplan finns
2	Rosendal mindre	150	400	60 000	Stockholms stad	Detaljplanen ställdes ut 2010
3	Londonviadukten	150-500	100	15-75 000	Stockholms stad	Ny detaljplan erfordras
4	Stigberget	100-200	450	45-90 000	Stockholms stad	Detaljplan finns
5	Bjurholmsplan	200	400	80 000	Stockholms stad	Ny detaljplan erfordras
6	Eriksdalshallen	180	100	18 000	Stockholms stad	Ny detaljplan erfordras
7	Skeppsbron	100	700	70 000	Stockholms stad	Ny detaljplan erfordras
	Kungsholmen					
8	Kristinebergs IP	170	100	17 000	Stockholms stad	Ny detaljplan erfordras
	Norrmalm					
9	Sveavägen	100	500	50 000	Stockholms stad	Ny detaljplan erfordras
10	Tegnérkunden	150	450	67 500	Stockholms stad	Ny detaljplan erfordras
11	Hälsingegatan, Kv Resedan	60	350	21 000	Tr SISAB/Sth stad	Ny detaljplan erfordras
12	Norra Station	1 500	600	900 000	Stockholms stad	Detaljplan finns
13	Norra Station NCC	300	300	90 000	NCC	Detaljplan finns
14	Solvändan	300	450	135 000	Stockholms stad	Ny detaljplan erfordras
15	Blasieholmen	200	500	100 000	Stockholms stad	Detaljplan finns

Nr	Stadsdel	Antal bilplatser	Kkr/bilplats	Kkr totalt	Markägare	Planstatus
	Östermalm					
16	Kommendörsgatan	60	450	27 000	Stockholms stad	Ny detaljplan erfodras
17	Kv Krubban, Historiska museet	200	500	100 000	Statens Fastighetsverk	Ny detaljplan erfodras
18	Eriksbergsplan	60-150	550	33-82 500	Stockholms stad	Ny detaljplan erfodras
19	Stadion	100	250	25 000	SFV/KDF (*)	Ny detaljplan erfodras
20	Armémuseum	200-400	400	80-160 000	Statens Fastighetsverk	Ny detaljplan erfodras
21	Narvavägen/Banérgatan	100	500	50 000	Stockholms stad	Ny detaljplan erfodras
22	Östermalmstorg	100	500	50 000	Stockholms stad	Ny detaljplan erfodras
23	Norra Varvsporten	260	100	26 000	SFV/KDF (*)	Ny detaljplan erfodras
	Övriga					
24	Råcksta	300-500		30-50 000	Stockholms stad	Detaljplan finns
Summa		ca 5 200-6 200		2 410-2 668 000		

(* = Statens Fastighetsverk/ Kungl. Djurgårdens Förvaltning

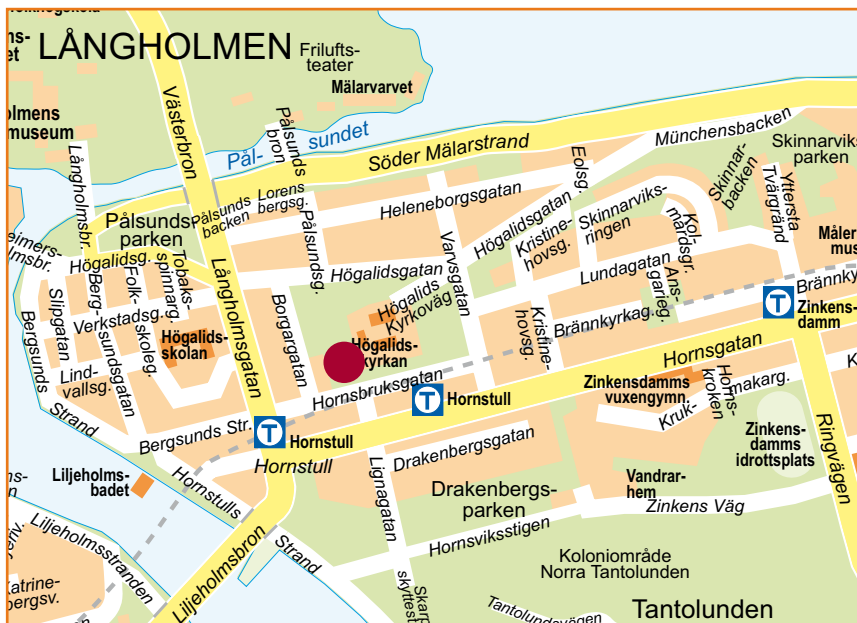




Föreslagna anläggningar



I Högalidsparken



Projekteringen för Högalidsgaraget påbörjades 1999 och detaljplan antogs år 2002.

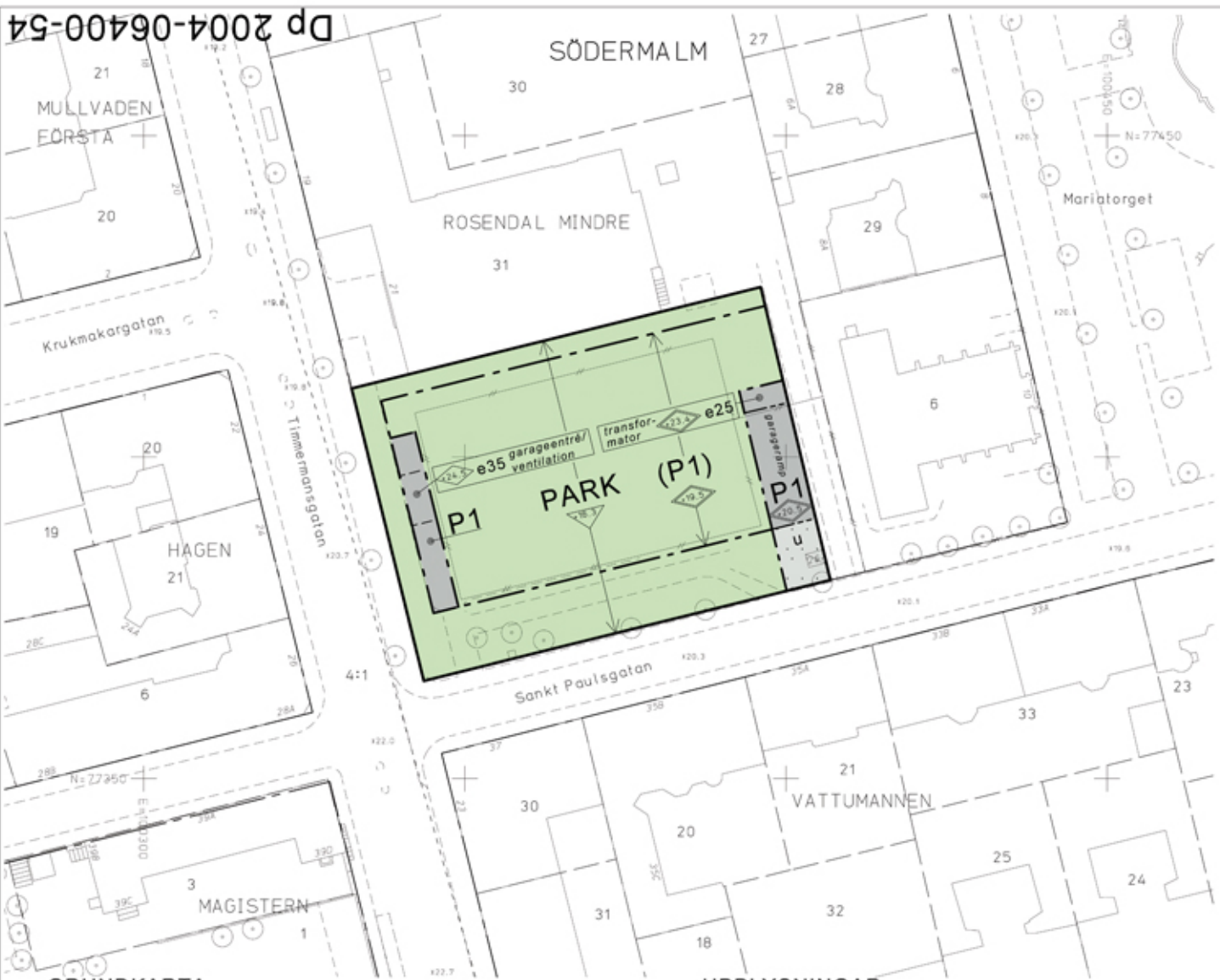
Ärendet överklagades därefter vilket medförde att bygget kunde påbörjas först år 2008. Parkeringsanläggningen,

som byggs i berget under Högalidsparken kommer att ge plats åt ca 200 bilar och beräknas vara helt klart till våren 2011.

Området kring Hornstull är expansivt och genomgår stora förändringar vilket ytterligare accentuerar behovet av en ny parkeringsanläggning för besökare och boende. Högalidsgaraget får en kraftig miljöprofil. Anläggningen drivs utan tillförsel av värme, det omgivande berget i kombination med värmeåtervinning räcker. Vidare finns laddstationer för elbilar på alla bilplatser och belysningen utförs med energibesparande LED-belysning.

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Anläggningen färdigställs våren 2011



GRUNDKARTA

- Kvarters-/områdesgräns
- Fastighetsgräns
- Registernummer
- Byggnad
- Väg / gångbanekant
- Träd
- Staket
- Nivåkurvor
- Markhöjd
- Kommungräns
- Stadsdelsgräns
- Kraftledning
- Mur
- Stödmur
- Servitutsområde
- Fornlämningsområde

Koordinatsystem: ST 74 i plan och stadens (RH 00) i höjd
Måtklass II
Upprättad av Stadsmättningsavdelningen
2010-04-30

Björn De Maré
Lantmätare

ILLUSTRATIONER

Illustration Illustrationstext
Illustrationslinje

UPPLYSNINGAR

Planen består av:
- plankarta med bestämmelser
Till planen hör:
- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- beskrivning av inverkan på miljön

Planområdet ligger inom fornlämning 103 där lämningar från medeltid och 1600-tal kan förväntas. Omfattar arbetsföretaget ingrepp i mark eller vatten ska särskilt tillstånd sökas hos länsstyrelsen enligt 2 kap. 12 paragrafen kulturminneslagen.

Planen är upprättad enligt plan- och bygglagen (PBL)



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Bestämmelse utan beteckning gäller inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

Gränsbeteckningar

- Gräns för planområdet
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

Användning av mark och vatten

Allmänna platser

- PARK Anlagd park

Kvartersmark

- P1 Parkering och tekniska anläggningar
- (P1) Parkering och tekniska anläggningar under mark

Utnyttjandegrad

- e 00 Högsta exploateringsgrad i kvadratmeter

Begränsning av markens bebyggande

- Marken får inte bebyggas
- u Marken ska vara tillgänglig för underjordiska ledningar

Utformning och byggnadsteknik

- Högsta byggnadshöjd i meter över nollplanet
- Högsta totalhöjd i meter över nollplanet
- Lagsta nivå i meter över nollplanet för grundvatten-sänkande ingrepp

Lagsta nivå för parkering och tekniska anläggningar i meter över nollplanet är +12,5.

Administrativa bestämmelser

Gennomförandetiden slutar 10 år efter det att planen har vunnit laga kraft.

Detaljplan för område vid
kv Rosendal Mindre
inom stadsdelen Södermalm i Stockholm

Stockholms stadsbyggnadskontor
Planavdelningen
2010-04-26

Nina Åman
planchef

Karl Johan Dufmats
handläggare

godkänd av SBN.....
antagen av
laga kraft

2 Rosendal Mindre



En ny parkeringsanläggning i hörnan Timmermans- och S:t Paulsgatan skulle tillgodose en stor del av efterfrågan på bilplatser. Anläggningen föreslås utföras som ett underjordiskt garage med plats för ca 150 bilar. Ovanpå garaget kan den nuvarande parken och lekplatsen ges en välbehövlig renovering och upprustning.

I anläggningen byggs också i samarbete med Fortum Distribution en ny el-nätstation varigenom de båda befintliga på platsen och vid Mariatorget ersätts och sammantaget utgör bygget därigenom ett betydande lokalt bidrag till en bättre stadsmiljö.

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Detaljplanförslaget ställdes ut 2010

I området runt Mariatorget råder stor brist på bilplatser hela dygnet på grund av ett stort utbud av såväl bostäder och kontor som handel och nöjen.

Bebyggelsen är i huvudsak äldre, och möjligheten att parkera på annan plats än på gatumark är mycket begränsad.



3 Londonviadukten



Folkungagatans östra del, Stadsgårdsleden och Tegelvikshamnen är en plats med tydliga historiska avtryck från flera århundraden. Dominerande inslag är ändå hamnverksamheten och Stadsgårdsledens breda autostrada. Platsens betydelse för stadens infrastruktur kan inte överskattas, och är kanske ett skäl till att långsiktiga ambitioner saknas. Under åren har diskussioner förts

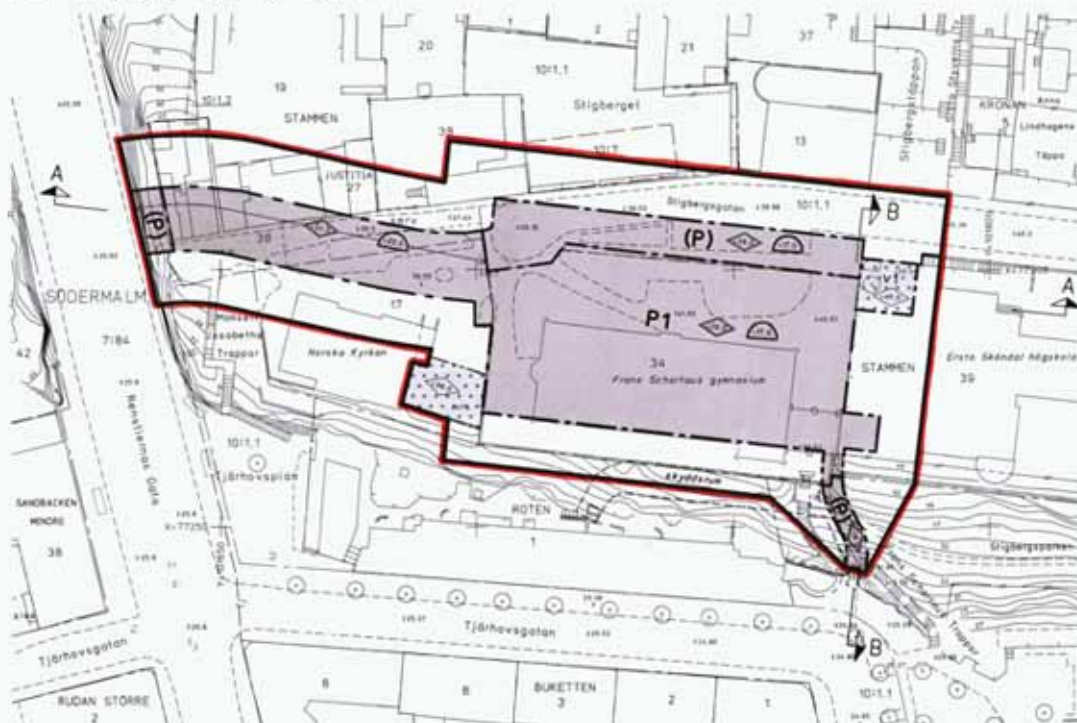
om bl a bebyggelseutveckling på Folkungagatan och om hamnverksamhetens utbredning. Även Saltsjöbanan och Tvärbanans förlängning från Hammarby sjöstad kan komma att omstöpa platsen, men inga beslut finns om vilken lösning som ska väljas.

En ny parkeringslösning i det trafikstörda läget Folkungagatan – Stadsgårdsleden skulle öka tillgängligheten till närområdet och kunna fungera som parkering för båtresenärer. Parkeringsgaraget tillsammans med en ny angöring för Djurgårdsfärjorna i Tegelvikshamnen skulle kunna ge bättre tillgänglighet till Södra Djurgården för bilresenärer från östra och södra Storstockholm. En sådan lösning ligger också i linje med beslutet att minska biltrafiken på Södra Djurgården.

Garaget kan uppföras i ett eller flera plan och med plats för 150-500 bilar.

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Ny detaljplan erfordras



UPPLYSNINGAR

Planen består av:
- planark med bestämmer
Till planen hör:
- gränsskärning
- gränsskärningsbeskrivning
- allmänna bestämmelser
Planen är upprättad enligt plan- och bygglagen (1987:109).
Fastighetsregisternummer är 87

GRUNDKARTA



Koordinatsystem: ST 14 i plan
och stadens (ST 00) i höjd
Måttskala: 1:500
Upprättad av: Stadsplaneringsavdelningen
2005-01-28

Björn de Kase



Tillägg till PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom området med närliggande bebyggelser.
Bestämmelser utan bebyggelse gäller inom hela planområdet.
Detaljplanerna P1 7374 (1974-09-17), P1 8537 (1980-09-03) och
Op 9014 (1981-05-18) gäller förändringar med denna ändring med
undantag för närliggande upprädda bestämmelser.
Endast omgivande ändringar och utvärdering är tillåtna.

Gränsskärningar



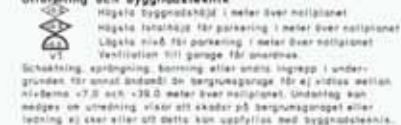
Användning av mark



Begränsning av markens bebyggelse

Marken för byggnad under med värdet 1000 kr.

Utförande och byggnadsteknik



Administrativa bestämmelser

Genomförandetiden slutar 2014-12-31.

Den fastighetsplan (övervakning) som fastställdes 1974-12-13, svt 864/1979
upphör att gälla för fastighetsplanerna Justitia 27, Stammen 17, 18, 34 och 38.

Upprädda planbestämmelser

Genom denna ändrade detaljplan upprädda följande bestämmelser:

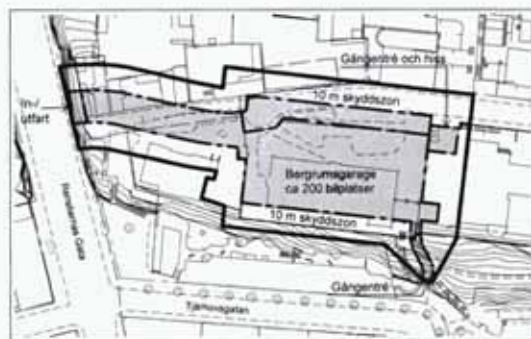
Inom med P1 beaktad område

Inom med siffror i cirkel angivet beaktad område
för inte företags schaktning, sprängning, borrar
eller andra ingångar i undergrunden under den nivå
som siffrorna anger (S P1 7374).

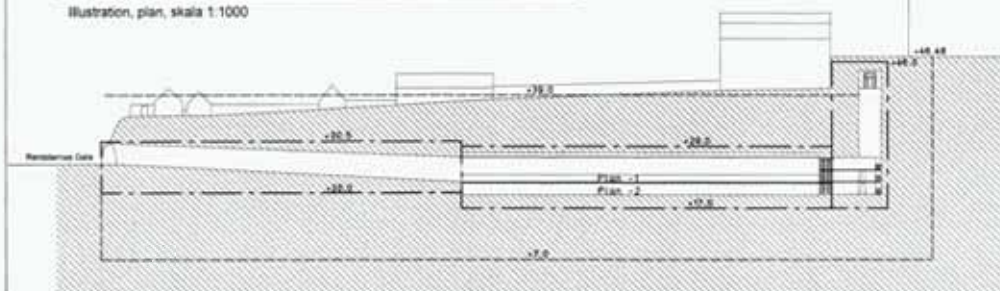
Inom med cirkel beaktad område

Upprädda byggnadsföretag P1 7374 och 9014

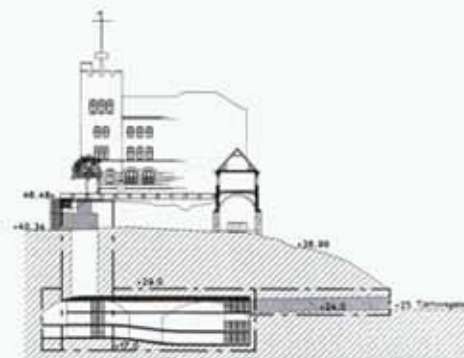
Inom kvarteret för inte ändras den på två sidor avgränsade
till ett sammanlagt djup av högst 7 meter under närliggande gata
(S P1 7374).



Illustration, plan, skala 1:1000



Illustration, sektion A - A, skala 1:500



Illustration, sektion B - B, skala 1:500

Ändring av detaljplan för del av kv Stammen mm i stadsdelen Södermalm i Stockholm

Stockholms stadsbyggnadskontor
Innanstadsavdelningen
2005-02-16

Alfred Fredlund
planchef

Ulf Fredlund
fördiggnare

godkänd av: 2005-04-09
anläggs av: 2005-10-19
tegn: 2006-09-10

ORIGINAL

TDP 1999-04078-54

4 Stigberget



Tjärhovsgatan är en av Södermalms äldre gator, och var innan Folkungagatans tillkomst huvudgata mellan Danvikstull och Götgatan. I sin östra del tangerar gatan Stigberget, vilket ger möjlighet att skapa en ny parkeringsanläggning för boende och besökare i området.

Genom att bygga ett garage i berget under Stigberget kan parkeringssituationen förbättras i området. Tillgängligheten för besöksparkare på främst Folkungagatan och Renstiernas Gata ökar om långtidsparkare kan hänvisas till garaget i stället för parkering utmed kantsten.

Garaget kan ge plats för 100-200 bilar beroende på antalet våningsplan.

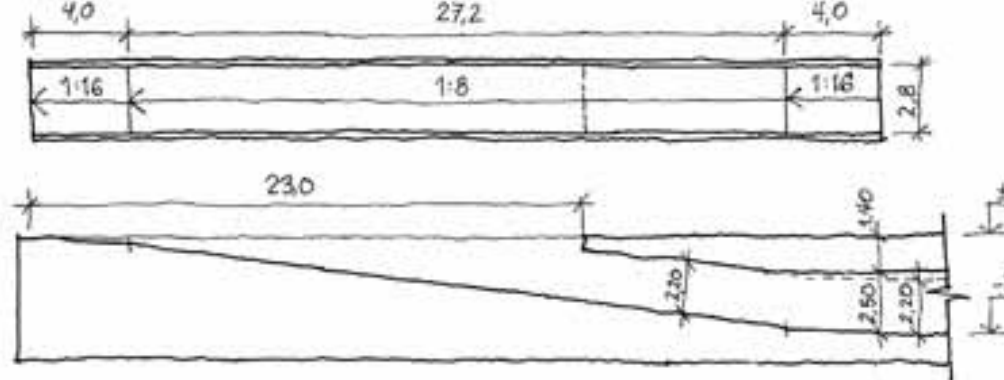
Tillfarten till garaget bör studeras ingående för att undvika ingrepp i Stigbergsparken.

Markägare: Stockholms stad

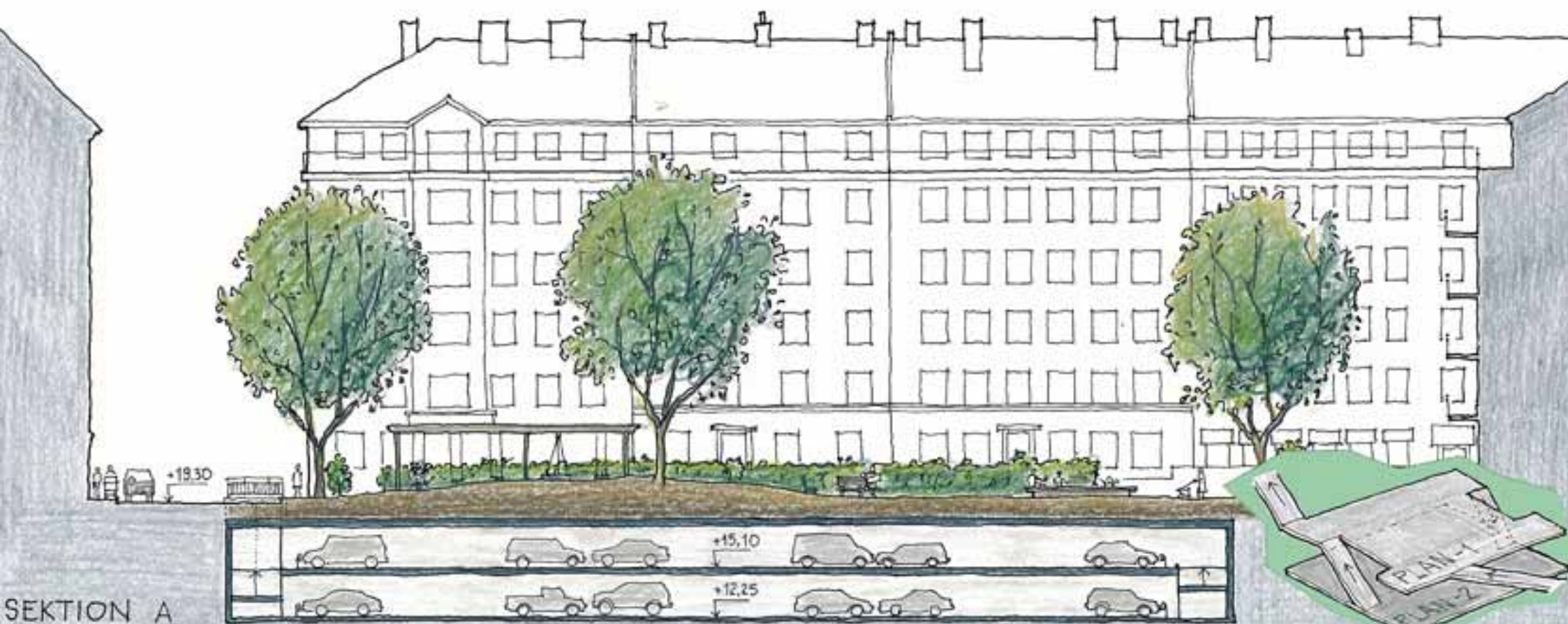
Planstatus: Detaljplan finns



SEKTION GENOM
BJURHOLMSGATAN

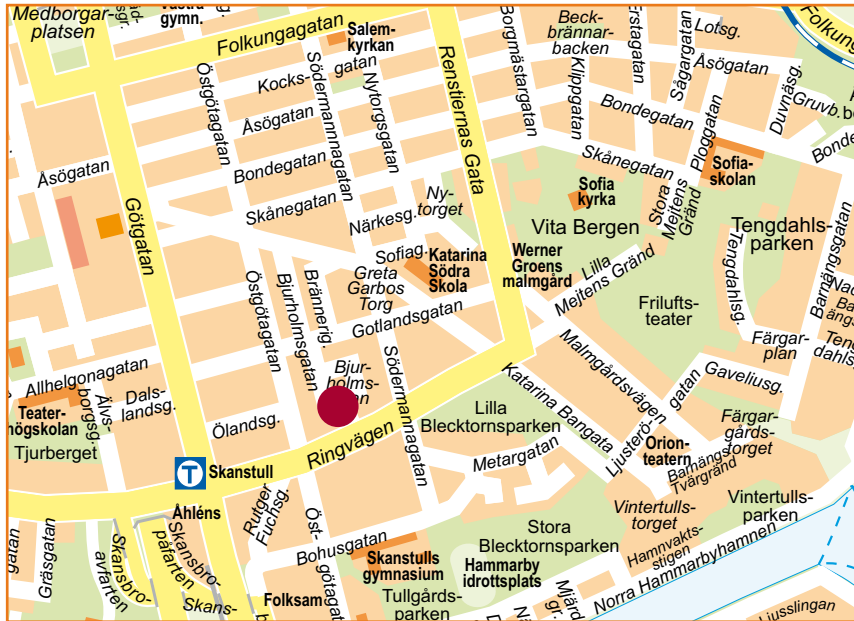


PRINCIPSEKTION GENOM RAMPEN



SEKTION A

5 Bjurholmsplan



Bjurholmsplans småskaliga gatunät och parkmiljö står i tydlig kontrast till intilliggande Ringvägens storstadspuls.

Bjurholmsplan har idag ca 80 bilplatser på gatumark. Ett underjordiskt garage i två plan skulle kunna ge plats åt ca 200 bilar. Under förutsättning att bilplatserna på gatan efter garagets färdigställande tas bort, skulle parken ovan garaget kunna utökas och ges en upplyftning.

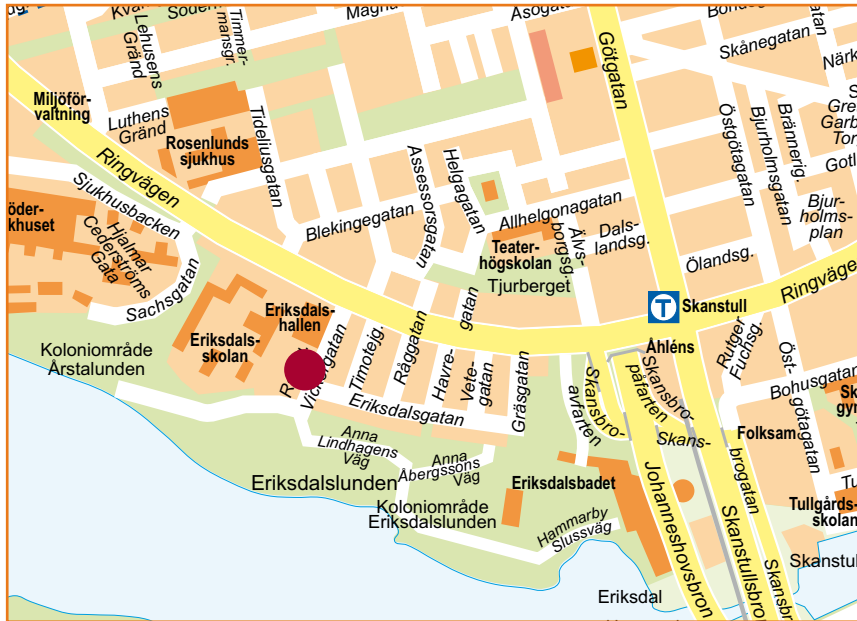
Utformningen förutsätter ramper i gatumark vilket idag finns bland annat på Norra Stationsområdet och i någon mån på t ex S:t Eriksplan.

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Ny detaljplan erfordras



6 Eriksdalshallen



Området runt Eriksdalshallen har sporttraditioner sedan lång tid tillbaka. Området har för en del år sedan genomgått en ansiktslyftning ut mot Ringvägen, och bakom Eriksdalshallen har en temporär hall för bollsporter varit uppmonterad. En ny parkeringsanläggning under de gamla bollplanerna möjliggör att även denna del av området kan lyftas med nya modernare bollplaner och en snyggare exteriör.

Stockholm Parkering har tillsammans med NCC Boende AB inlämnat en gemensam markanvisningsansökan avseende nyproduktion av bostäder i form av tre punkthus och p-däck med på taket två stycken 7-manna konstgräsplaner och vintertid med en isyta för träning och allmänhetens åkning.

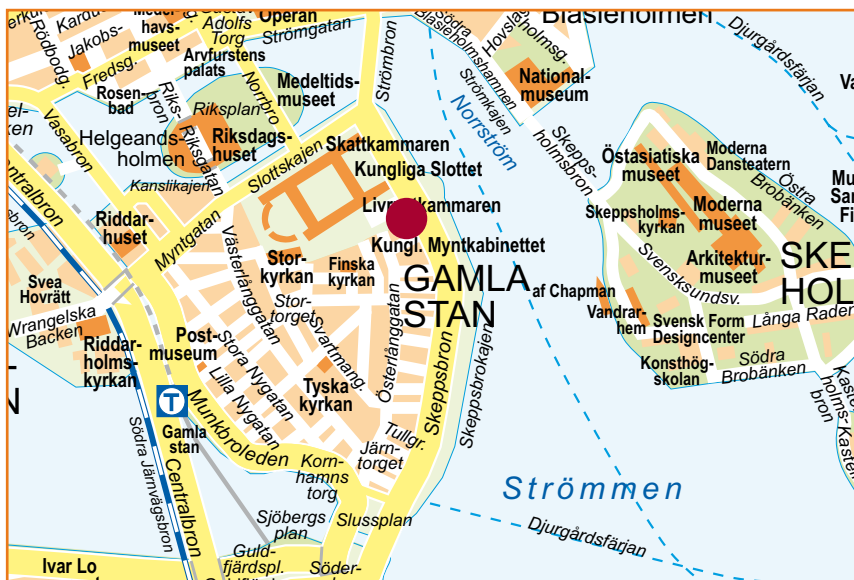
Parkeringsanläggningen, som kan inrymma ca 180 bilplatser, är ett värdefullt tillskott i ett område med brist på framförallt evenemangs- och besöksparkering.

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Markanvisning sökt gemensamt med NCC Boende AB



7 Skeppsbron / Slottsbacken



Gamla Stan är en unik medeltidsstad med otaliga butiker, restauranger och kulturminnen och besöks dagligen av tusentals turister. Den mycket ambitiösa upprustningen av Stockholms kajer innebär för Gamla Stans del, att åtskilliga parkeringsplatser utmed Skeppsbron har försvunnit och ersatts av promenadstråk. Det har försvårat möjligheterna för besökande och boende att kunna parkera bilen. Gamla Stan

är idag starkt underförsörjt på parkeringsplatser och situationen kommer att förvärras om aktuella idéer för omvandlingen av Skeppsbron och Riddarholmen genomförs.

För att förbättra parkeringsmöjligheterna vill arbetsgruppen presentera ett förslag för att bygga ett garage under Skeppsbokajen alternativt in mot Slottbacken. Marken utmed Gamla Stans kajer utgörs till stora delar av fyllningsmaterial upplagt på lera och i området intill Slottsbacken finns kvarvarande rester av bl a gamla slottet Tre Kronor.

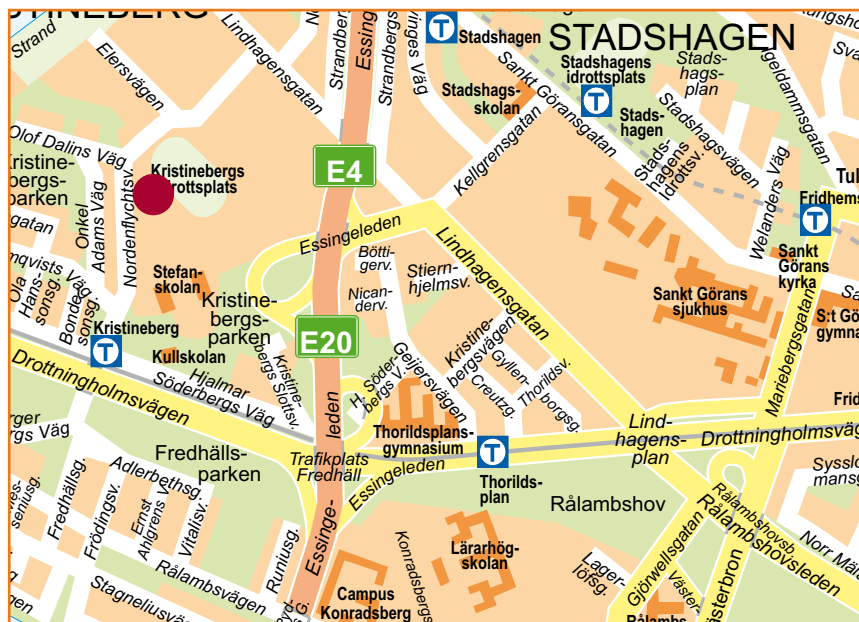
Projektet kommer att kräva mycket stora investeringar. Detta bör vägas in i de stora miljömässiga fördelar, som kan uppnås med en centralt placerad garageanläggning. Minskad söktrafik ger positiva effekter för besöksnäringen och boende.

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Ny detaljplan erfordras



8 Kristinebergs IP

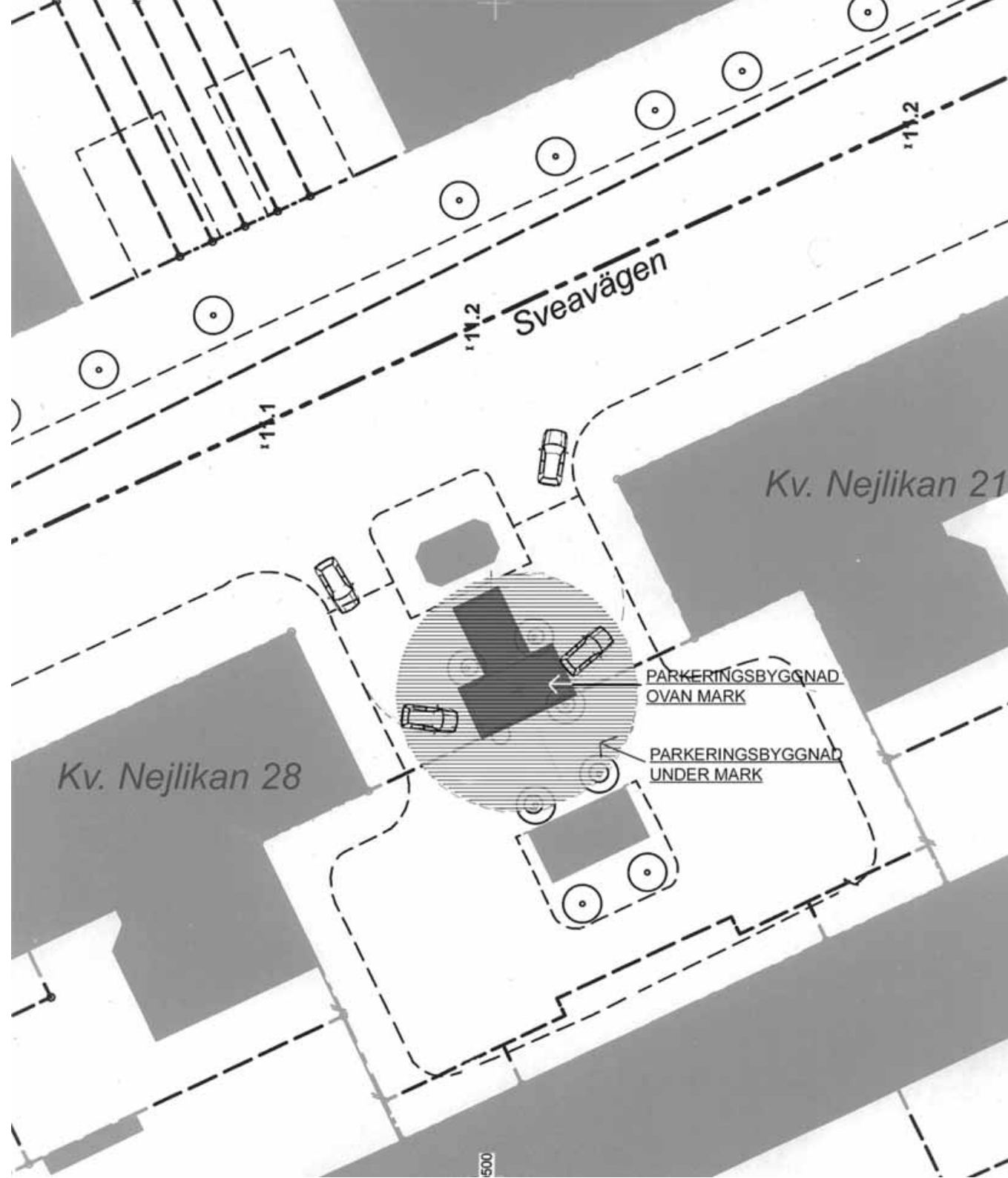


Stadsutvecklingsområdet nordvästra Kungsholmen är en ny stadsdel som ska innehålla bostäder, handel och kontor. En av grundtankarna här är att bygga tät stad, samtidigt som andra ytor lämnas fria för en stor sammanhållande parkyta. Intill Kristinebergs IP har en yta lämplig för en parkeringsanläggning identifieras, marken är här planerad för park enligt programmet, vilket ställer särskilda krav på utformning och integrering i parklandskapet.

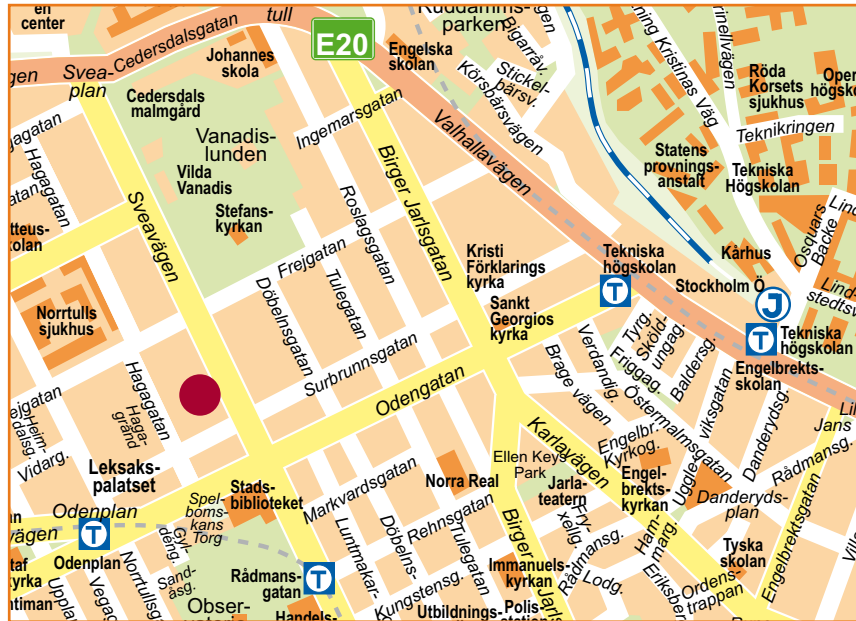
På den idag befintliga markparkeringen invid Kristinebergs IP finns möjlighet att utföra en parkeringsanläggning. Antalet bilplatser skulle därigenom kunna utökas till ca 170 st.

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Ny detaljplan erfordras



9 Sveavägen



Sveavägen är en av stadens pulsådrar in mot city, och trots den intensiva trafiken fungerar stadslivet väl här med ett rikt folkliv och mycket verksamheter i bottenvåningarna.

På flera platser i Stockholms innerstad finns behov av parkering men begränsat tillgängligt utrymme. De automatiska parkeringslösningarna som ianspråktar mindre markyta och kräver mindre byggvolym erbjuder då möjlighet att förbättra parkeringsutbudet. För tre förslag: Sveavägen, Östermalmstorg och Narvavägen har valts en cirkulär modell, lika den som Stockholm Parkering redan har erfarenhet av, eftersom det är den mest yt- och volymeffektiva lösningen.

På var och en av dessa tre platser bedömer arbetsgruppen att det finns möjlighet att bygga en automatisk lösning för ca 100 bilar.

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Ny detaljplan erfordras

UPPLANDSGATAN



TEKNOLGGATAN

HISS/TRAPPA

GARAGE

TEGNÉRBUNDEN

PAVILJONSC

SKYDDSRUM

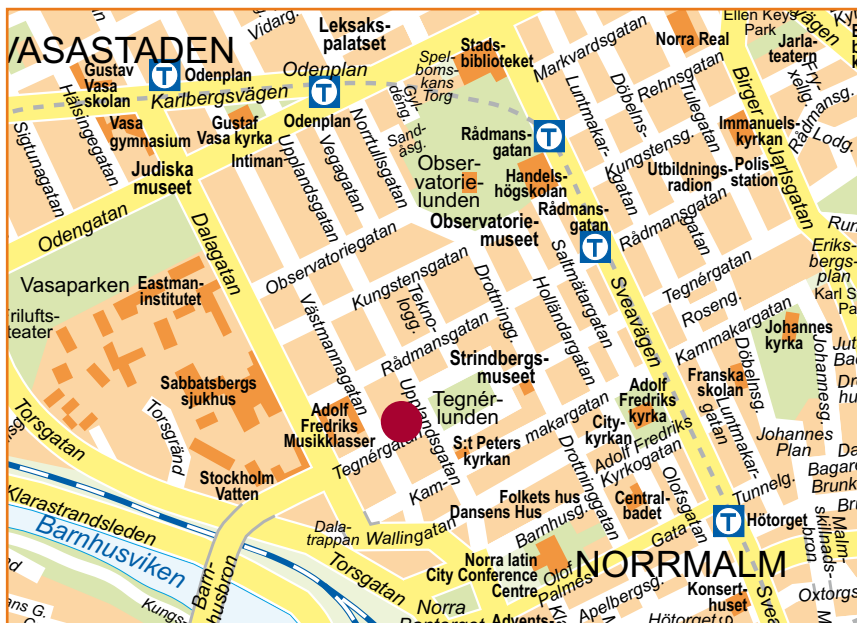
STATY

DAMN

TEGNÉRGATAN

TEGNÉRGATAN

I 0 Tegnér-lunden



Området runt Tegnér-lunden är i dag mer en trafikplats än en park. Personbilar är parkerade på ömse sidor av denna del av Tegnérsgatan, som är den naturliga förbindelsen mellan Barnhusbron och Sveavägen.

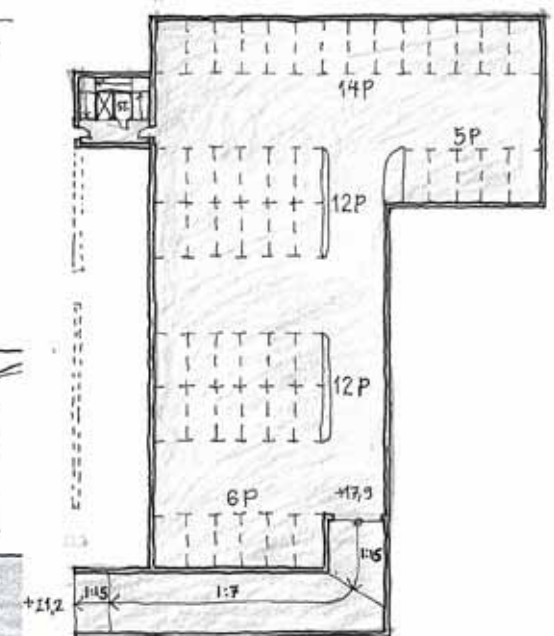
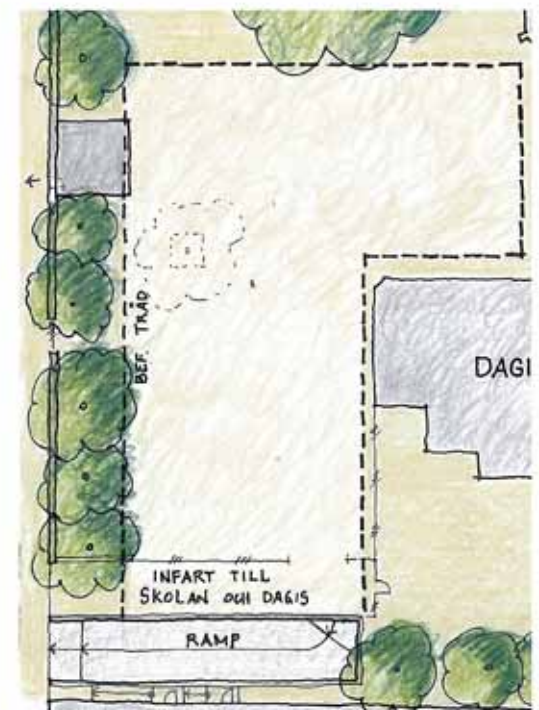
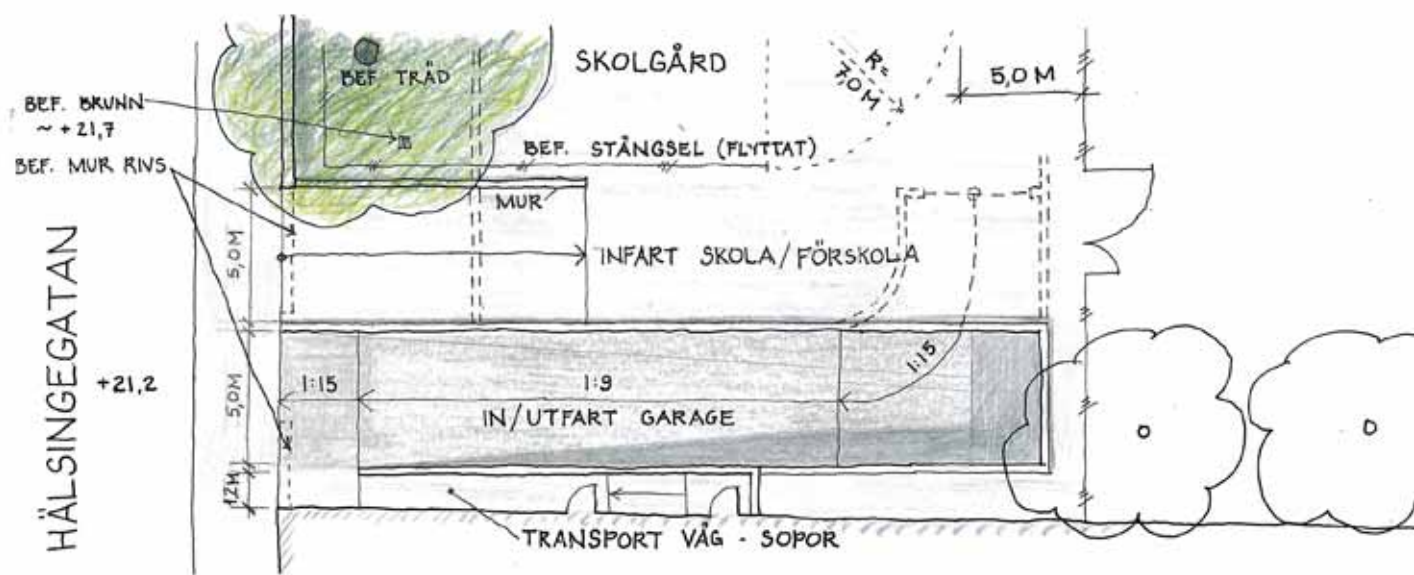
Trafikstockningar uppstår lätt på grund av den begränsade framkomligheten förbi parken. Genom att skapa

ytterligare parkeringsplatser i området i form av en underjordsanläggning kan parkeringen kring parken begränsas och framkomligheten förbättras. Boende, flannörer och inte minst skolbarnen kommer att kunna erbjudas en säkrare trafikmiljö. Tegnér-lunden kommer därmed mer till sin rätt som en grön oas.

Garaget kommer att byggas helt i berg för ca 150 bilar, dock måste in- och utfarter samt entréer ytterligare studeras och anpassas till den av staden beslutade trafik- och gatumiljöplanen för Vasastaden.

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Ny detaljplan erfordras



49 P-PLATSER UNDER SKOLGÅRDEN

II Hälsingegatan, Kv Resedan



Hälsingegatan är en lugn länk mellan Karlbergsvägens stora, intensiva trafikrum och Odengatans puls. Området kring Odenplan kommer att förändras i och med att Citybanan får en ny station här. Inte minst kollektivtrafiken till/från området kommer att behöva utvecklas och tilldelas reserverat gatuutrymme.

Under Gustav Vasaskolans gård finns möjlighet att skapa ett mindre garage med plats för ca 50 bilar. Garaget kan väl anpassas till omgivningarna samtidigt som säkerhet och tillgänglighet kan förbättras för skolan.

Markägare: Tr SISAB/Stockholms stad

Planstatus: Ny detaljplan erfordras



I2 Norra Station



En helt ny del av staden växer fram!

Redan för ca 15 år sedan pekade Stockholm stad ut området som ett projekt för stadsutveckling. Samtidigt utvecklade Karolinska Institutet en idé om att skapa ett centrum för biovetenskaplig forskning i en attraktiv miljö.

E4/E20 och Värtabanan kommer att överdäckas och tunnlas in och fram till år 2025 ska Norra Stationsområdet bebyggas med omkring 3 500 lägenheter, 15 000 arbetsplatser och stadsdelscentrum med butiker, restauranger och caféer

Parkeringsbehovet, förutom redan planerade, beräknas till 1 500 bilplatser som kan byggas centralt under blivande Timglasparken

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Detaljplan finns



I3 Norra Station



Vid Norra Stationsgatan/Torsgatan planerar NCC att uppföra två byggnader avsedda för kontor och handel. Byggnaderna uppförs i två etapper med byggstart för etapp 1 år 2011 och inflyttning 2013. Byggnaden innehåller 22 500 kvm kontor och 11 000 kvm handel samt ca 310 bilplatser. Stockholm Parkering och NCC diskuterar formerna för ett eventuellt framtida samarbete.

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Detaljplan finns



I 4 Solvändan



På höjderna i nordvästra Vasastaden uppfördes kring 1920-talets mitt de enhetliga bostadskvarter som kallas Rödabergsområdet. Det karaktäristiska området med sina slingrande gator har under åren anpassats för en ökad bilism. Parkering sker idag i huvudsak på gatumark. Centralt i området ligger Solvändan, en upphöjd park som sträcker ut som en allé vinkelrätt mot Torsgatan och

upp mot Rödabergsbrinken. En ny parkeringsanläggning under Solvändan ger ny parkeringskapacitet till området och möjliggör att mindre gatuutrymme behöver disponeras av parkerade bilar. Ytterligare mervärden är minskad trafik i området och en ökad tillgänglighet till parken.

En underjordisk parkering kan utformas med plats för ca 300 bilar.

Platsens naturliga nivåskillnader gör att in- och utfart kan anpassas väl till den omgivande stadsmiljön genom att placeras i lågpunkter på varsin sida om anläggningen.

Efter avslutat bygge kan lekplatsen och parken återställas och samtidigt ges en behövlig renovering samtidigt som platsen ger ett bibehållet intryck av grön oas med utrymme för lek och rekreation.

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Ny detaljplan erfordras

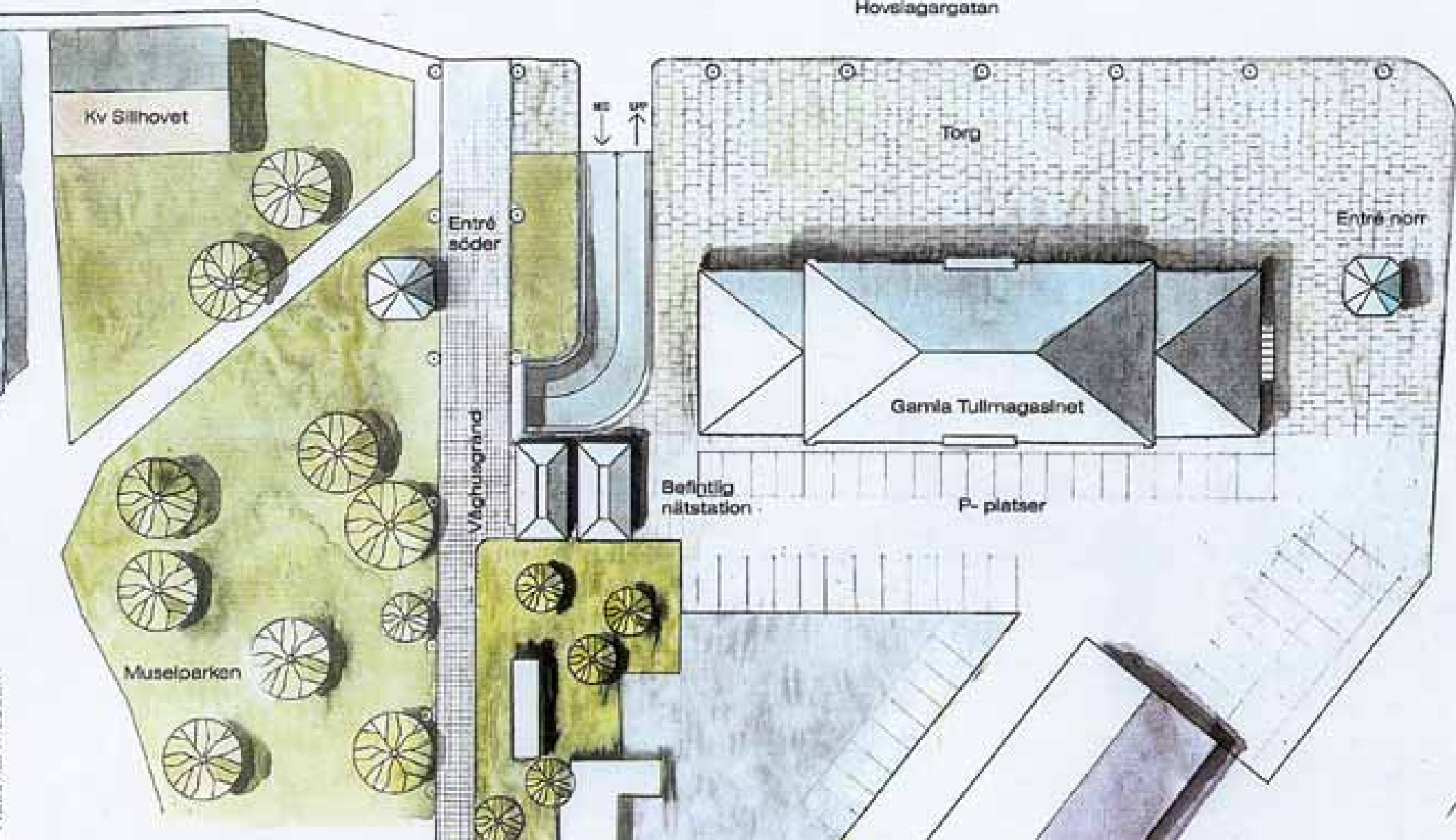


Kv Blasleholmen

Blasleholmsgatan



Kv Käpplingeholmen



Kv Silhovet

Entré söder

Torg

Entré norr

Gamla Tullmagasinet

Befintlig
nättstation

P-platser

Väghusgränd

Muselparken

Nybäckskajen

I 5 Blasieholmen



Blasieholmen var, såsom namnet gör gällande, ända fram till 1700-talet en holme åtskild från övriga Norrmalm. Invånarna här är få men målpunkterna desto fler med bl a Nationalmuseum och Grand Hotel.

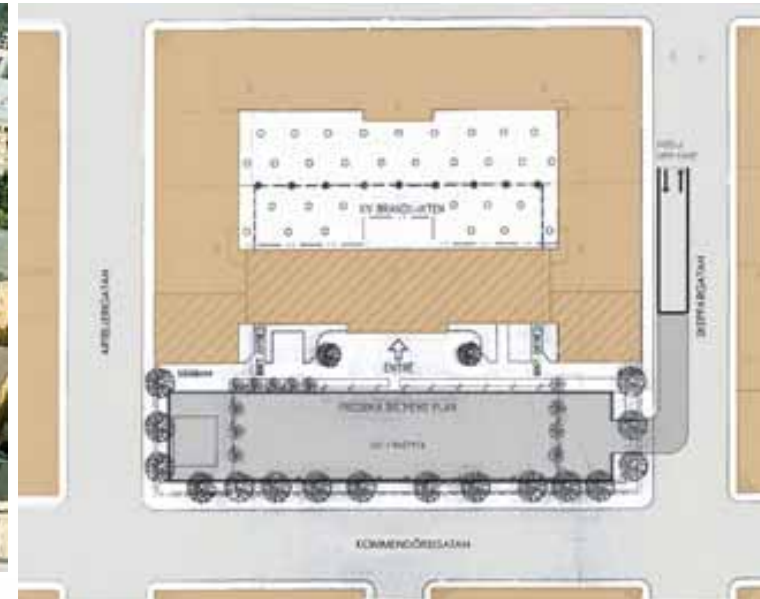
Under Hovslagargatan finns en fastställd detaljplan som möjliggör tre olika utförandealternativ. Alternativen är traditionellt garage eller två olika automatiska system.

Alla tre lösningarna skulle ge ca 200 bilplatser och i projektet ingår även att rusta upp platsen framför det gamla tullmagasinet vilket bl a innebär att markparkeringen med ca 70 bilplatser försvinner.

Eventuellt kan också infartsrampen kombineras med Nationalmuseums planerade tillbyggnad. Innan bygglovan sökan inlämnas pågår ytterligare internt utredningsarbete på grund av besvärliga grundläggnings- och andra omgivningsförhållanden.

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Detaljplan finns



I 6 Kommendörsgatan



Kommendörsgatan och dess tvärgator är kanske mest känd för de exklusiva antikvitetshandlare som etablerat sig här, men i området finns också gott om bostäder och kontor. Bebyggelsen är i huvudsak från förra sekelskiftet vilket betyder att antalet parkeringsanläggningar är begränsat och på centrala Östermalm är gatorna redan idag maximalt utnyttjade avseende både boende- och besöksparkering. Bristen på bilplatser utgör därför ett hinder för etablering av nya verksamheter samt för besök till området.

I hörnan Kommendörsgatan och Artillerigatan finns möjlighet att skapa ett 60-tal fler bilplatser genom att bygga ett underjordiskt garage. Översiktligt har några olika möjliga ramplösningar studerats. Den lösning som illustrerats innebär att rampen förläggs på gatumark. En annan möjlig ramplösning är ramp i tomtmark.

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Ny detaljplan erfordras



17 Kv Krubban, Historiska Museet



Stockholm Parkering och Statens Fastighetsverk har studerat möjligheten att i samband med Kv Krubbans utveckling bygga en underjordisk parkeringsanläggning inom fastigheten. Kv Krubban är bebyggt med hus från i huvudsak tre epoker. Delar av en malmgård från 1600- och 1700-talen, ett antal stora, dominanta byggnader uppförda för militärens räkning under 1800-talet samt Historiska museet färdigställt 1943.

Parkeringsanläggningen skulle med sina 200 platser utgöra ett viktigt tillskott för boende och besökare i området samt även underlätta för besökare till Djurgården. Anläggningens in- och utfartars placering liksom utformning och platsantal påverkas förutom av trafik- och gatumiljöplaner även av utformningen av denna del av kvarteret. Fortsatta utredningar får i detalj undersöka projektets förutsättningar.

Markägare: Statens Fastighetsverk

Planstatus: Ny detaljplan erfordras



RUNEBERGSGATAN

I 8 Eriksbergssplan / Birger Jarlsgatan



Eriksbergssplan är en riktig korsningspunkt, här möter Regeringsgatan, Tegnérsgatan, Eriksbergsgatan och Runebergsgatan den genomgående Birger Jarlsgatan. I direkt anslutning finns också Eriksbergsparken.

Besöks- och boendeparkering utmed Birger Jarlsgatan är starkt begränsad och söktrafiken är besvärande i området kring Eriksbergssplan.

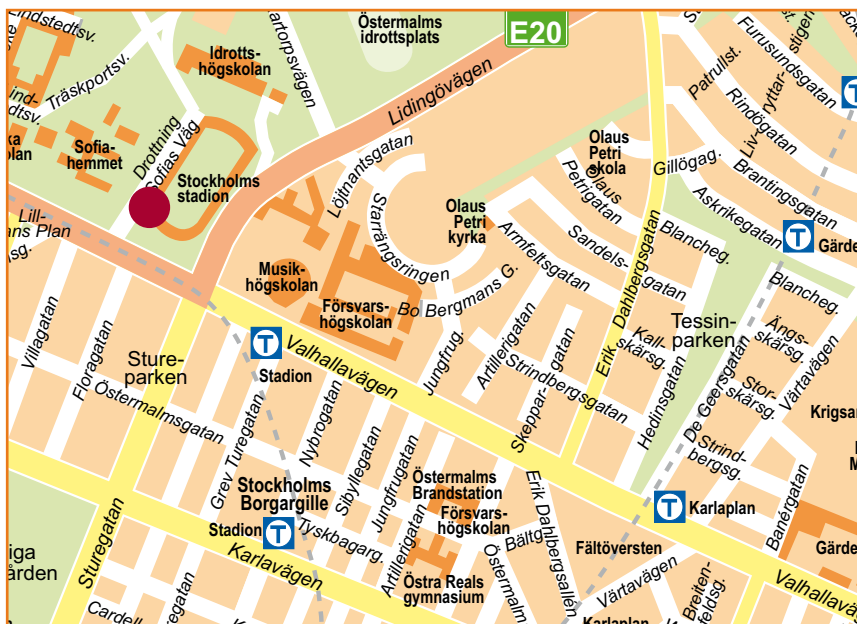
Stockholm Parkering har översiktligt studerat några olika alternativa lösningar för att förbättra parkeringsmöjligheterna utmed Birger Jarlsgatan. Här finns möjlighet att antingen bygga en automatisk anläggning eller ett traditionellt garage. Beroende på val av lösning kan 60 till 150 bilplatser tillskapas.

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Ny detaljplan erfordras



I 9 Stadion



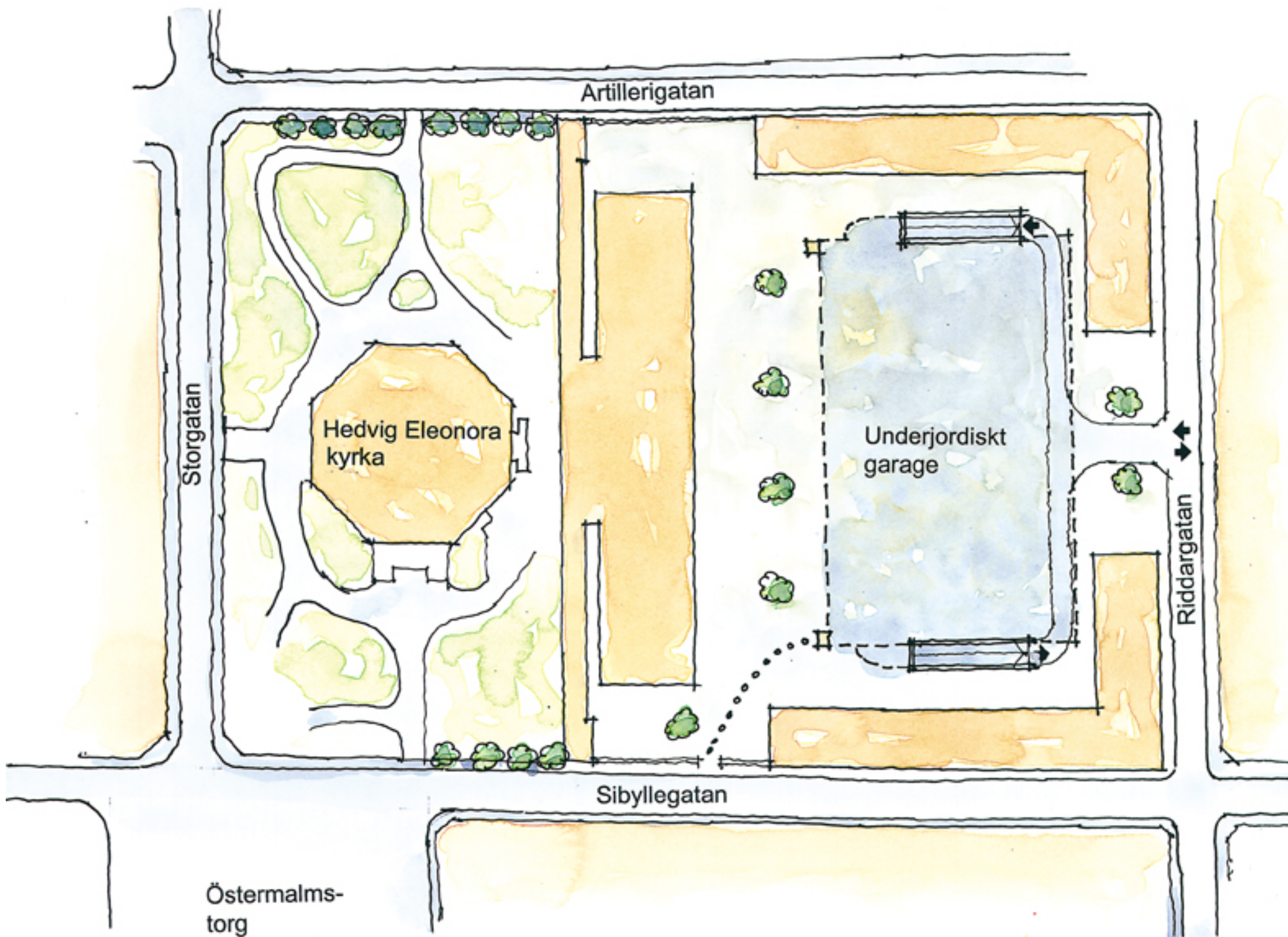
Stockholms Stadion byggdes mellan 1910-1912 för de olympiska sommarspelen 1912. Stadion, som är byggd i nationalromantisk stil, har ett högt kulturhistoriskt värde, liksom dess direkta omgivning. Trädallén och miljön omkring Valhallavägen gör ett delvis slitet intryck idag. Dagens parkering längs Valhallavägens allé gör den otill-

gänglig för andra än bilister, och en ny parkeringsanläggning med infart från Drottning Sofias väg kan därmed utgöra ett intressant tillägg. Ny bebyggelse planeras också invid försvars- och musikhögskolornas byggnader som arkitektoniskt ska samspela med stadion. I slänten ner mot Valhallavägen skulle en plats för möten ovanpå en underjordisk parkeringsanläggning kunna förbättra markanvändningen på ett för anrika Stadion bra sätt.

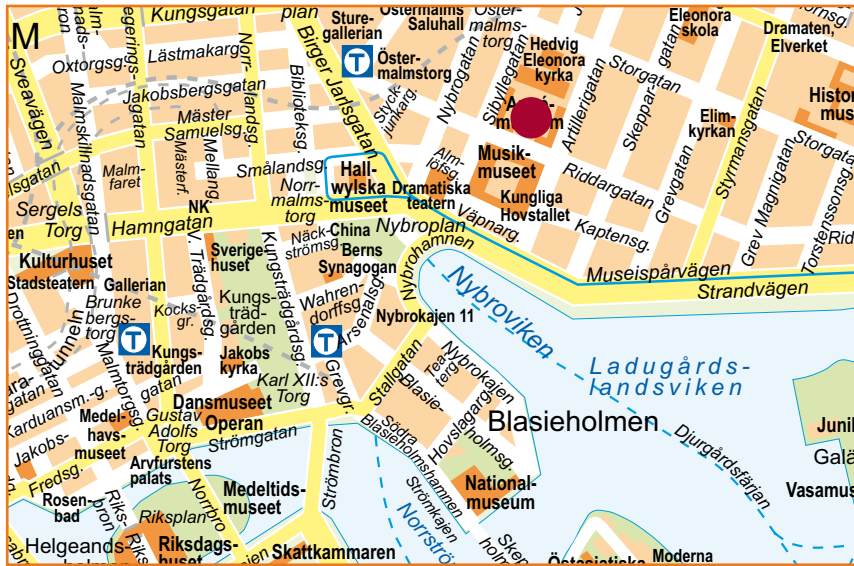
Genom att anlägga ett horisontellt plan som naturligt ansluter till befintlig mark och den känsliga miljön, och med tex sten- eller plattbeläggning samt bevarande av parkkaraktären skulle det relativt outnyttjade markpartiet samtidigt kunna ges en bättre markanpassning och ett bättre utnyttjande. I planet under kan beredas plats för drygt 100 bilar.

Markägare: Statens Fastighetsverk/Kungl. Djurgårdens Förvaltning

Planstatus: Ny detaljplan erfordras



20 Armémuseum



Kring Östermalmstorg råder idag stor brist på parkeringsplatser och flera alternativa lägen för nya garage har under årens lopp studerats av Stockholm Parkering. Dessa har av olika skäl inte varit genomförbara.

Ett alternativ som nu åter har aktualiserats är att bygga ett garage vid Armémuseum. Med sitt goda läge skulle garaget vara en attraktiv korttidsparkering för besökande till butikerna, kontoren, museerna och teatrarna och inte minst saluhallen. En friställning av besöksparkeringen utmed om-

givande gator kommer att underlätta boendeparkeringen och förbättra framkomligheten för distributionstrafiken.

Grusytan framför museet är utgångspunkt för den militära högvakten och fungerar delvis i dag som parkeringsyta. Utan att i någon väsentlig del störa den känsliga miljön är det möjligt att inrymma ett underjordiskt garage framför museet.

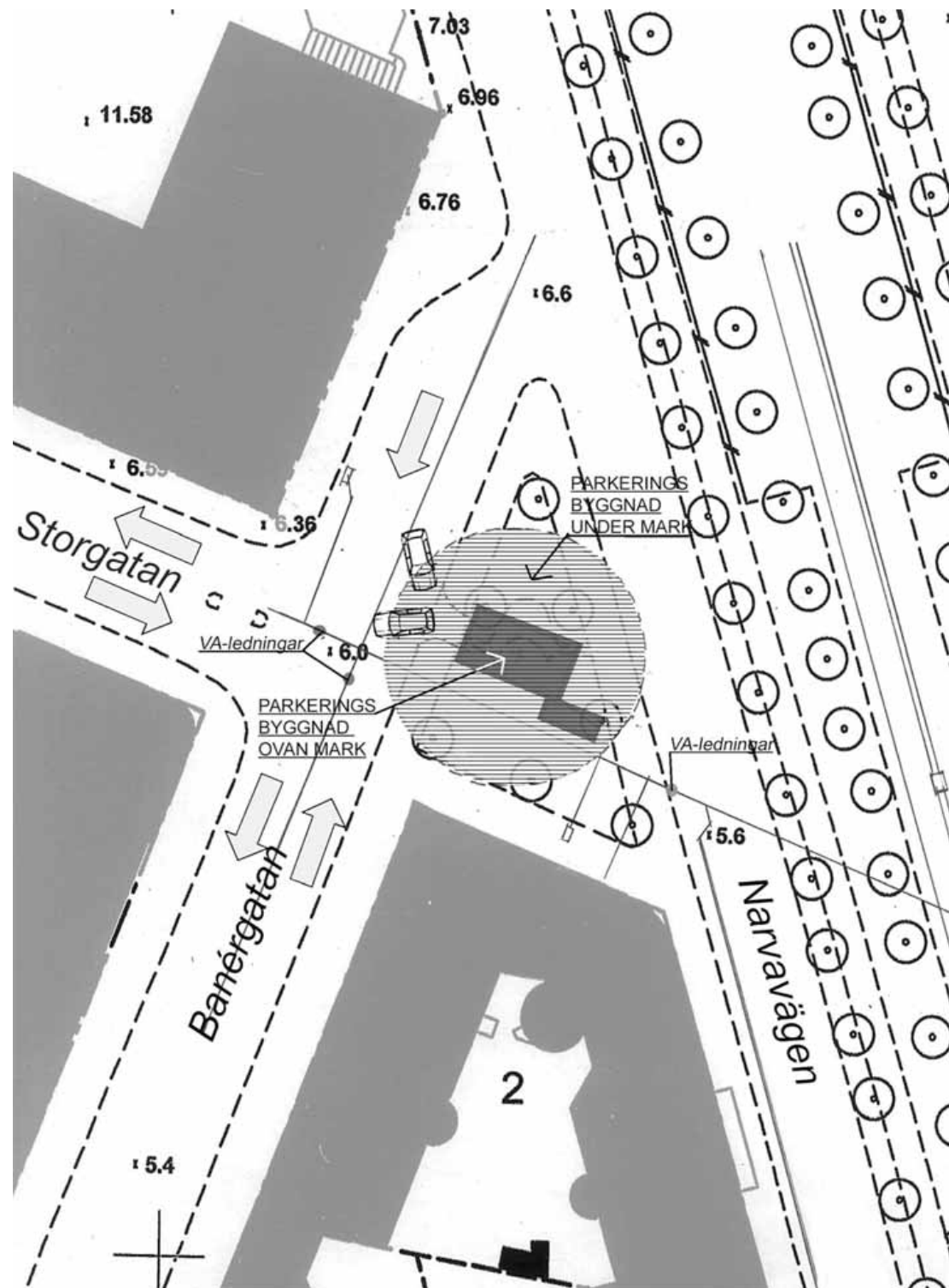
In- och utfarter från garaget måste dock specialstuderas och arkitektoniskt utformas så att de smälter väl in i omgivningen. Förberedande kontakter har tagits med markägaren, Statens Fastighetsverk, men ytterligare utredningar behöver ske för att få fram en godtagbar utformning.

Trafikbelastningen på Riddargatan förmodas öka något genom tillkomsten av garaget, men med ett väl utbyggt hänvisningssystem kommer trafiken däremot att minska på omgivande gator.

Totalt skulle garaget kunna ge plats för ca 200 bilar i ett våningsplan. En fördubbling torde vara möjlig genom anläggandet av ytterligare en våning.

Markägare: Statens Fastighetsverk

Planstatus: Ny detaljplan erfordras



21 Narvavägen / Banérgatan

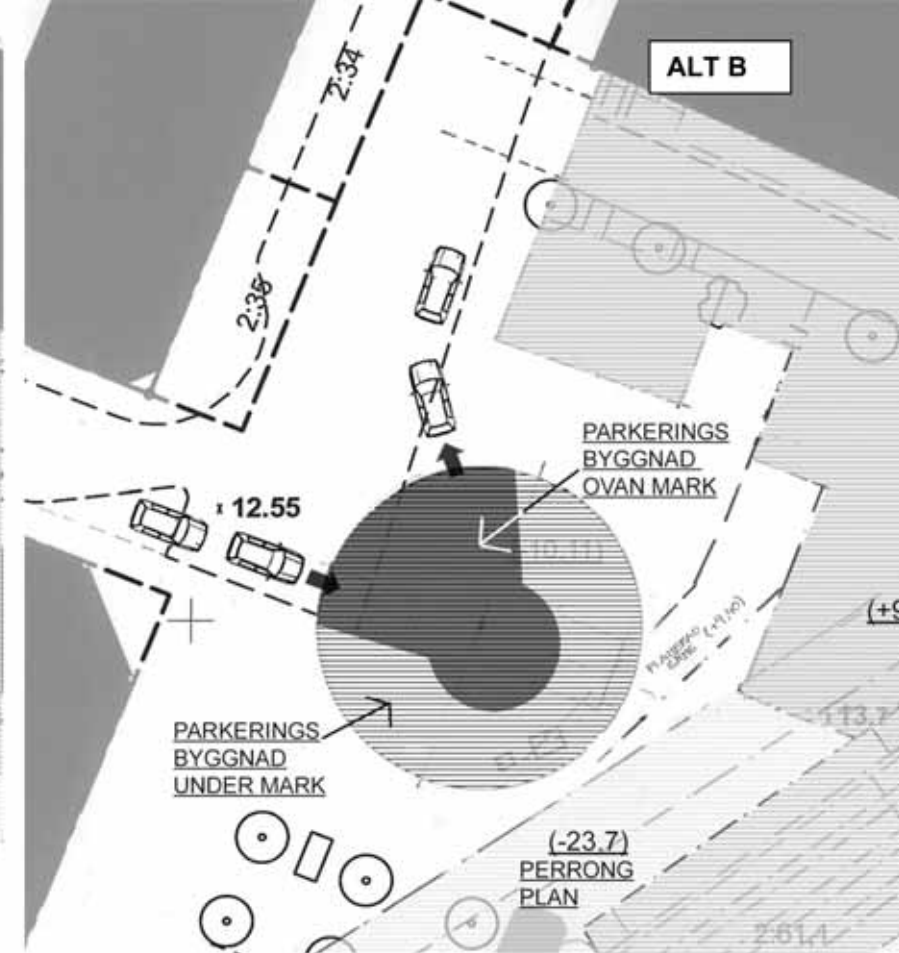


På många platser i Stockholms innerstad finns behov av parkering men begränsat tillgängligt utrymme. De automatiska parkeringslösningarna som ianspråktar mindre markyta och kräver mindre byggvolym erbjuder då möjlighet att förbättra parkeringsmöjligheterna. För tre förslag: Sveavägen, Östermalmstorg och Narvavägen har valts en cirkulär modell lika den som Stockholm Parke-ring redan har erfarenhet av eftersom det är den mest yt- och volymeffektiva lösningen.

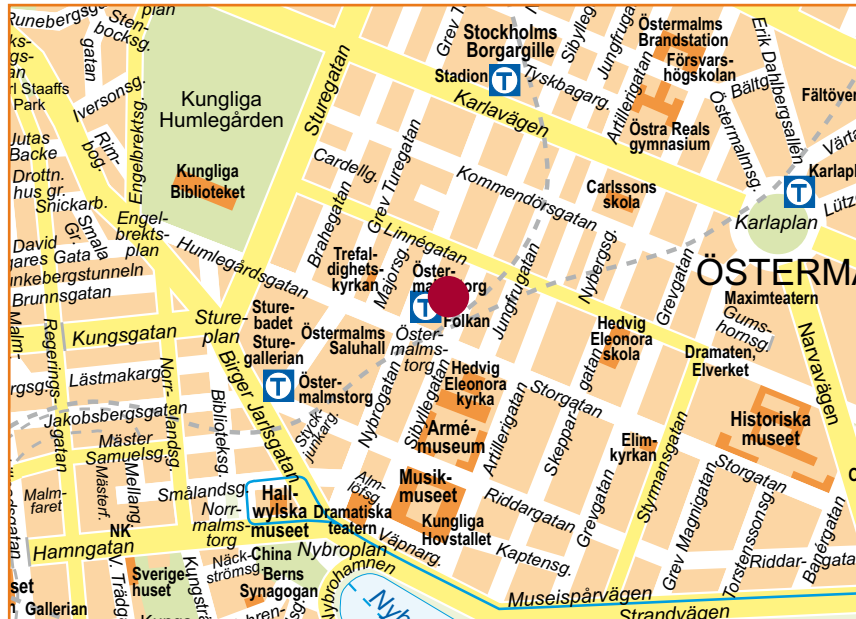
På dessa tre platser bedömer arbetsgruppen att det finns möjlighet att bygga en automatisk lösning för ca 100 bilar.

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Ny detaljplan erfodras



22 Östermalmstorg



Östermalmstorg, med anor från 1600-talet, har ett rikt stadsliv med boende, nöjen och arbetsplatser. Parkeringsutbudet är begränsat, liksom ytor att upplåta för nya parkeringar.

På många platser i Stockholms innerstad finns behov av parkering men begränsat tillgängligt utrymme. De automatiska parkeringslösningarna som ianspråktar mindre markyta och kräver mindre byggvolym erbjuder då möjlighet att förbättra parkeringsmöjligheterna. För tre förslag: Sveavägen, Östermalmstorg och Narvavägen har valts en cirkulär modell lika den som Stockholm Parkering redan har erfarenhet av eftersom det är den mest yt- och volymeffektiva lösningen.

På dessa tre platser bedömer arbetsgruppen att det finns möjlighet att bygga en automatisk lösning för ca 100 bilar.

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Ny detaljplan erfodras

23 Norra Varvsporten



Galärvarvsområdet på Södra Djurgården har historiska anor, ligger i Nationalstadsparken och intill Nordiska museet. Platsen exponeras också ut över vattnet, och är synlig från Strandvägen.

Djurgården besöks året runt av ett stort antal människor som når de olika attraktionerna med buss, spårvagn, färja och bil. Antalet parkeringsplatser för besökare är inte tillräckligt.

Omedelbart till höger efter Djurgårdsbron har Stockholm Parkering en befintlig ytparkering med 130 bilplatser. Denna skulle jämförelsevis enkelt kunna byggas över med ett parkeringsplan och kapaciteten därmed fördubblas. För att anknyta till den omgivande miljön föreslås utbyggnaden utföras i trä.

Eftersom den nuvarande parkeringen ligger nedschaktad i mark skulle en påbyggnad i trä utgöra ett begränsat synligt intryck.

Markägare: Kungl. Djurgårdens Förvaltning

Planstatus: Ny detaljplan erfordras



24 Råcksta



Efter 50 år har Vattenfall beslutat att lämna Råcksta. Flytten går vid årsskiftet 2012/2013.

Fastighetsägaren Sveafastigheter har tagit fram ett program att förvandla fastigheten Vattenfallet till "Vällingby Parkstad". Området kommer att innehålla varierande bebyggelse med bibehållna befintliga byggnader och nybyggnation för arbetsplatser och boende där den bärande idén är att uppgradera ABC-staden till 2000-talets villkor för arbete, boende och modernt familjeliv.

Parkeringsplatserna kommer till stor del att ligga under jord. Genom att bygga ut det befintliga garaget inom Vattenfallet samt Stockholm Parkerings anläggning vid tunnelbanan kommer 90 % av bilplatserna att ligga i direkt anslutning till tunnelbanan vilket kan komma att leda till att allt fler väljer att åka kollektivt istället för att ta bilen.

Den befintliga anläggningen kan utökas med 300-500 platser.

Markägare: Stockholms stad

Planstatus: Detaljplan finns

Layout: Ewa Lindh
Anne Lintala



Stockholms Stads Parkerings AB
Box 4678 | 116 91 Stockholm
Medborgarplatsen 3
Tel 08 772 96 00 Fax 08 714 88 85
www.stockholmparkering.se
info@stockholmparkering.se

