

Handläggare
Alla Bäck
08-508 26 037

Till
Trafiknämnden
2021-09-30

Gestaltning Stigbergsparken. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet ”Gestaltning Stigbergsparken” upp till 5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 40-50 mnkr.
2. Trafiknämnden anmäler beslutet till Södermalms stadsdelsnämnd.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Peter Granström
Avdelningschef

Joachim Lejdström
Enhetschef

Sammanfattning

Den nya tunnelbanan mot Nacka och Söderort grenar sig vid station Sofia i Stigbergsparken. Stigbergsparken får härmed en ny betydelse som kommunikationsnod och målpunkt för såväl närboende som resenärer. Trafikkontoret har, i dialog med stadsbyggnadskontoret och Södermalms stadsdelsförvaltning, kommit fram till att hela platsens utformning måste ses över för att anpassas efter de nya förutsättningarna varför parkens

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 037
Växel 08-508 27 200
alla.back@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

detaljplan ändrades i samband med tunnelbaneutbyggnadens detaljplan.

Den nya platsen ska ge möjlighet till såväl rekreation, vistelse som kommunikation. Målsättningen är att skapa en gestaltad helhet med ett tydligt samspel mellan stationsbyggnad, torg och park. Stor vikt läggs vid att uppnå ett naturligt möte mellan stationsbyggnad, parkrum, Folkungagatan och Stigberget.

Idag har förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) en etablering i Stigbergsparken för utbyggnaden av tunnelbanan samt stationen. När FUT är färdiga med sina arbeten på platsen, enligt tidplanen 2027, så kan arbetet med att återställa parken påbörjas. Invigning av tunnelbanan planeras till år 2030.

Enligt Genomförandeavtalet mellan staden och FUT ansvarar FUT för att återställa tillfälligt nyttjade ytor och anläggningar till den standard och med de funktioner som förelåg innan arbetena på platsen påbörjades om inte Parterna kommer överens om något annat. Ett återställande till ursprunglig standard är inte aktuellt. Då platsen utgör ett offentligt stadsrum ser trafikkontoret att staden är bäst lämpad att hålla i arbetet med utformningen och anläggandet av den nya platsen. Kontoret tar därför över ansvaret för återställandet. För detta får kontoret 16 mnkr i ersättning från FUT.

Kontoret föreslår att trafikinämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för gestaltning av Stigbergsparken upp till 5 mkr. Projektets totala utgift beräknas ligga inom intervallet 40-50 mnkr.

Bakgrund

Pågående tunnelbaneutbyggnad är ett resultat av 2013 års Stockholmsöverenskommelse. Utrednings- och projekteringsarbetet för tunnelbaneutbyggnaden drivs av Region Stockholm med medverkan från berörda kommuner. Finansieringen av projektet sker via projektmedel som är de medel som parterna i uppgörelsen förbundet sig att tillskjuta för genomförandet av projektet.

Den nya tunnelbanan mot Nacka och Söderort grenar sig vid station Sofia som skall ligga i Stigbergsparken. På grund av tekniska skäl måste stationen placeras mitt i parken. Denna placering innebär en stor påverkan på platsen då den, för att

underlätta trafikanternas tillgänglighet till stationen, till stora delar måste göras om till en hårdgjord yta.

För att möjliggöra en tunnelbanestation i parken har en ny detaljplan tagits fram för platsen. Den nya detaljplanen innebär att delar av parken blir torg. I samband med den nya detaljplanen har gestaltungsprinciper för det offentliga rummet, Stigbergsparken, i anslutning till station Sofia tagits fram och förankrats med stadsbyggnadskontoret, Södermalms stadsdelsförvaltning och Stadsmuseet. Se bilaga 1.

I och med station Sofias öppnande kommer Stigbergsparken få en ny betydelse som kommunikationsnod och målpunkt för såväl närboende som resenärer. Trafikkontoret har, i dialog med stadsbyggnadskontoret och Södermalms stadsdelsförvaltning, kommit fram till att hela platsens utformning måste ses över för att anpassas efter de nya förutsättningarna. Då platsen utgör ett offentligt stadsrum ser trafikkontoret att staden är bäst lämpad att hålla i arbetet med utformningen och anläggandet av den nya platsen.

Enligt Genomförandeaftalet mellan staden och regionens förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar FUT för att återställa tillfälligt nyttjade ytor och anläggningar till den standard och med de funktioner som förelåg innan arbetena på platsen påbörjades om inte Parterna kommer överens om något annat. Staden anser sig bäst lämpad att ansvara för utformning och anläggande av den nya platsen. Återställandet av parken till ursprungligt skick har beräknats till 16,0 mkr vilket är den ersättning trafikkontoret får från FUT för att tar över ansvaret.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts tillsammans med Södermalms stadsdelsförvaltning. Utöver det har avstämningar gjorts med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, stadsmuseet och FUT.

Samråd har skett med stadsledningskontoret 2021-08-17 eftersom den sammanlagda utgiften för projektet kan uppgå till 50 mnkr.

Mål och syfte

I och med öppnande av station Sofia får Stigbergsparken en ny betydelse som kommunikationsnod och målpunkt för såväl närboende som resenärer. I samband med byggandet av stationen

sker därmed en omdaning av platsen från tidigare, i förhållande till Folkungagatan, sidoordnat parkrum i foten av Stigberget till att bli ett gemensamt stadsrum på östra Södermalm. Den nya platsen ska ge möjlighet till såväl rekreation, vistelse som kommunikation.

Målsättningen är att skapa en gestaltad helhet med ett tydligt samspel mellan stationsbyggnad, torg och park. Materialen som används i såväl byggnad som park och torg ska vara tidlösa, robusta och hållbara och bidra till att skapa en tidstålig och gemensam gestaltning. Stor vikt läggs vid att uppnå ett naturligt möte mellan stationsbyggnad, parkrum, Folkungagatan och Stigberget.

Befintlig situation

Platsen har använts för odling och trädgård sedan 1600-talet och anlades som park under senare delen av 1800-talet, med i huvudsak enkla trädrader. Platsen har därefter genomgått flera omgestaltningar under 1900-talet och dessa har i etapper omformat parken till att idag utgöra en viktig representant för den internationellt erkända Stockholmsstilen. Särskilda uttryck för detta är lekplatsen, stenväggarna, de öppna gräsytorerna och trappornas anpassning till berget.

I samband med detaljplanen utfördes en antikvarisk förundersökning av Stadsmuseet, se bilaga 2



Stigbergsparken, skiss, signerad C-F Wachtmeister vid Park- och naturvårdsavdelningen, Stockholm, godkänd 1992-08-01. Dagens utformning stämmer väl överens med denna skiss

Dagens park löper parallellt med Folkungagatan och kantas mot gatan av låga stenmurar, lindar som gatuträd samt rad av körsbärsträd inne i parken. I övrigt utgörs parken av öppna gräsytor, mittgång kantad av stora äldre lindar, fritt placerade karaktärsträd, rhododendronbuskage och korsande gångstigar. Mot norr avgränsas parken av det monumentala Stigberget. Parkens entréer utgörs av pergolaliknande portaler av trä. I parkens nordvästra del finns en stenmursomgärdad sitthörna och lekplats med gungor och diverse lekredskap för mindre barn. Mot väster avslutas parken genom Ersta trappor, ett vackert trapplopp av granit som flankeras av uppvuxna träd och grusade terrasser med murar och soffor.



Dagens lekplats som omgärdas av de för parken karaktäristiska stenmurarna från 1970-talet. På bilden syns mötet med berget tydligt.



Befintlig lindallé från 1899 som delvis kommer att kunna bevaras. Den nya tunnelbanestationen placeras precis till vänster i förgrunden.

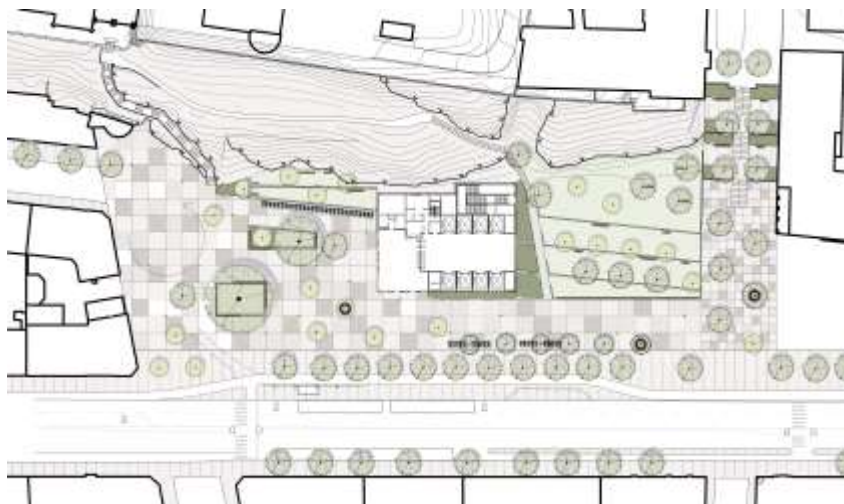
Under augusti 2021 omvandlades hela parken till ett arbetsområde för byggandet av station Sofia. När FUT börjar bli klara med sina arbeten lämnar de över området etappvis till staden som då kan påbörja sina arbeten med återställandet av platsen. Byggstart för parken planeras till 2027 och invigning av tunnelbanan till 2030

Förslag till ny utformning

Tidigare alternativ

Initialt planerades station Sofia under mark och uppgångar anslöt till Folkungagatans gångbanor. På grund av dåliga geotekniska förhållanden så var stationen, enligt FUT, tvungen att placeras ovan mark längre in i parken. Staden har framfört önskemål om att flytta stationsbyggnaden norrut delvis in i berget samt västerut närmare Tjärhovsgatan men placeringen kan, enligt FUT, i princip inte ändras. FUT hänvisar till att djupgående hissar måste landa i marknivå och att avstånden mellan perrong och hisschakt är fasta.

Gestaltningförslag



Illustrationsplan från Gestaltungsprinciper offentliga rummet Station Sofia

Stigbergsparkens delar föreslås få olika karaktär. Mot väster, i anslutning till entrén till tunnelbanan skapas ett parktorg med fritt placerade träd och förhöjda planteringar. Mot öster finns inga entréer och byggnaden bäddas åt detta håll in av gröna terrasser. Ett stort antal befintliga träd sparas, lindarna mot Folkungagatan, den stora eken vid Tjärhovsgatan, flera av de ursprungliga träden i allén från 1899 samt träd i kanten av berget mot Ersta trappor.

Nya träd placeras oregelbundet och flera olika arter i olika storlekar föreslås. Företrädesvis används inhemska arter. Befintliga stenmurar bevaras och återuppförs som sittbara murar och som inramning av vegetationsytor.

Stigbergets gångvägar och trapplopp röjs fram, ses över och ges ny belysning. Terrasserna i anslutning till Ersta trappor rustas upp för att återskapa intima, gröna vistelserum.

Konsekvenser

Parkens gestaltning är styrd av placeringen av stationsbyggnaden samt de befintliga träd som kan bevaras. Att återställa platsen till ursprungligt skick, dvs. gräsmatta och grusvägar kommer inte kunna uppfylla behovet av den kommande funktionen när stora mängder människor ska passera platsen till och från stationsbyggnaden. Under detaljplaneprocessen har gestaltungsprinciper tagits fram som tar hänsyn till både gestaltungs- och funktionella krav i den nya Stigbergsparken. Målsättningen är att skapa en gestaltad helhet med ett tydligt samspel mellan stationsbyggnad, torg och park.

Trafik



Rörelsemönster - trafik

Gång

Den nya stationsentrén kommer att generera stora gångflöden mellan tunnelbanan och Tjärhovsgatan som utgör den genaste kopplingen mot busshållplatsen vid Tjärhovsplan.

Samtidigt kommer stora gångflöden finnas i olika riktningar mellan stationsbyggnaden och Folkungagatan, på vilken närmaste busshållplats och angöring kommer att finnas.

Ersta sjukhus är en viktig målpunkt som genererar stora flöden, både av besökare och personal. Även trapporna upp mot berget i norr genererar ökade flöden, om än inte lika stora som övriga.

Cykel

Folkungagatan utgör ett av stadens pendlingsstråk för cyklister och dess cykelbana kommer att bibehållas på södra sidan av Folkungagatan medan den föreslås breddas på gatans norra sida. Cykelkoppling mellan Folkungagatan och Tjärhovsgatan möjliggörs över den planerade torgytan.

Cykelparkering placeras vid stationsbyggnadens entré samt utmed Folkungagatan. Föreslagen cykelparkering kan vid behov kompletteras.

Buss

I samband med den nya tunnelbanestationens öppnande finns planer på att flytta dagens busshållplatser vid Ersta sjukhus och på Erstagatan så att de placeras närmare tunnelbanestationen. Detta skapar en effektivare, tydligare och tillgängligare bytespunkt.

Angöring

Folkungagatan utgör den naturliga platsen för att hämta och lämna resenärer till och från tunnelbanestationen då den är en genomgående gata där bilister passerar till och från andra målpunkter. En angöringsficka anläggs på norra sidan av Folkungagatan.

Avfallshantering

Hämtning av avfall från stationsbyggnaden sker via Tjärhovsgatan där det finns möjlighet att vända utan backrörelser.

Tidplan

Tidplanen för planering samt utbyggnad av parken måste samordnas med tunnelbaneutbyggnadens tidplan. FUT planerar att lämna in bygglov för stationsbyggnaden under hösten 2023.

Aktivitet	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Inriktningsbeslut	X							
Systemhandling		X	X					
Genomförandebeslut			X					
Bygghandling				X	X			
Upphandling						X		
Preliminär byggstart							X	
Etappvisutbyggnad								X
Invigning av park								X

Vissa utredningar gällande parkens framtida utformning behöver påbörjas för att försäkra sig om att samverkan mellan park och framtida stationsbyggnad sker på bästa sätt. Staden och FUT har en kontinuerlig dialog gällande dessa frågor

FUT planerar att återlämna området i etapper varför anläggandet av parken planeras ske i etapper med start i delarna mellan stationen och Ersta sjukhus.

Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till 5 mnkr fram till genomförandebeslut. Planeringsutgifterna avser bl.a. systemhandling, detaljprojektering, och intern tid.

Enligt avtalen mellan parterna skall Regionen, med projektmedel, återställa alla tillfälligt nyttjade ytor. Åtagandet inkluderar planering, projektering samt utförande. Återställande ska ske till den standard och med de funktioner som förelåg innan arbetena på platsen påbörjades om inte berörda parter kommer överens om något annat. Om Staden begär ett annat återställande och utgiften då överstiger värdet av återställande till ursprungligt skick ska Staden bekosta det överstigande värdet.

Staden anser sig bäst lämpad att ansvara för utformning och anläggande av den nya platsen och tar därför över ansvaret från FUT. Enligt framtagen kalkyl kommer FUT ge nämnden 16,0 mnkr i ersättning i kompensation för vad det skulle kosta att återställa parken till befintligt skick. I beloppet ingår ett indexpåslag om totalt ca 2,7 mnkr.

Som beskrivits i ovanstående avsnitt bedömer kontoret att en omdaning av parken är nödvändig för att den ska vara anpassad efter de förutsättningar som den nya tunnelbanestationen ger.

Den totala utgiften för omdaning av parken uppskattas till 40-50 mnkr. I utgiften ingår ett indexpåslag om totalt ca 9 mnkr. Inräknat ersättning från FUT uppskattas således nettoutgiften för nämnden till 24-34 mnkr.

Kontoret har som ambition att projektet ska inrymmas i nämndens långsiktiga investeringsplan.

Driftkostnader och kapitalkostnadsberäkning

Projektet kommer att medföra nya torg- och gångbaneytor jämfört med idag då större delen av parken består av gräsytor. Trafikkontorets driftkostnader väntas öka då utökade torg- och gångbaneytor medför ökade kostnader för både snöröjning och barmarksrenhållning.

Södermalms stadsdelsförvaltning ansvarar för skötsel av dagens park och kommer även att ansvara för skötsel i den nya, ca 1 320 kvm stora, parken öster om stationsbyggnaden.

Kontoret planerar att återkomma med en mer detaljerad analys av ökade driftskostnader inför genomförandebeslut.

Utifrån en uppskattad totalutgift om 50 mnkr beräknas projektet medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,9 mnkr från och med år 2029. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen, som är baserad på en totalutgift om 50 mnkr, visar ett negativt nettonuvärde om ca 24,9 mnkr. Se bilaga 3.

Risk/Osäkerhet

Utbyggnaden av parken planeras ske etappvis i takt med att FUT överlämnar ytor till staden. Detta för att kunna korta ner byggtiden av parken. Det finns risk att det uppstår brister i samordning mellan FUTs entreprenör som kommer att färdigställa stationsbyggnaden och trafikkontorets entreprenör som samtidigt ska bygga parken. Denna risk reduceras genom samordningsinsatser.

En annan risk är om upphandling sker under en period då marknaden är överhettad. Då riskerar projektet att avbrytas eller upphandlas på nytt. Om projektet tar längre tid eller inte startar i tid på grund av FUTs arbeten ökar investeringsutgiften eftersom fasta utgifter för organisation och indexökning (framtida kostnadsökning) blir högre.

Trafikkontoret har tagit höjd för ovan nämnda risker i kalkylen.

Slut

Bilagor

1. Station Sofia. Stigbergsparken. Gestaltungsprinciper för det offentliga rummet i samband med nya tunnelbanestation. Bilaga 1
2. Stigbergsparken, Östra Södermalm. Antikvarisk förundersökning. Bilaga 2
3. Nuvärdesberäkning. Bilaga 3