

Tunnelbana

Detta dokument är utformat för att svara på Trafikförvaltningens yttrande från programsamrådet.

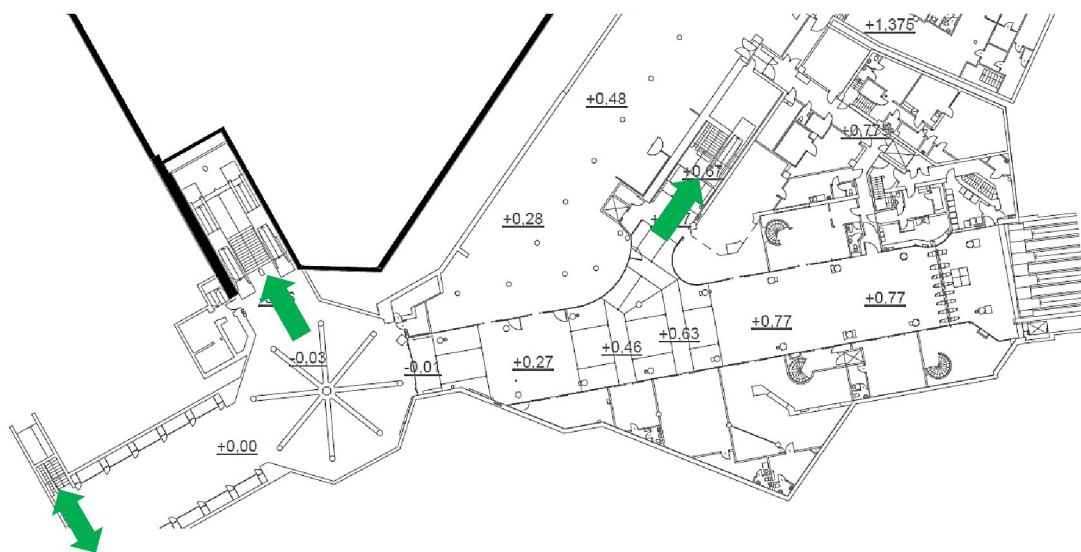
Slutsats och Sammanfattning

Tillgängligheten till tunnelbanans biljetthall kommer att vara fortsatt god efter ombyggnaden då uppgången på Birger Jarlsgatans östra sida ersätts med uppgång inne i Marmorhallarna.

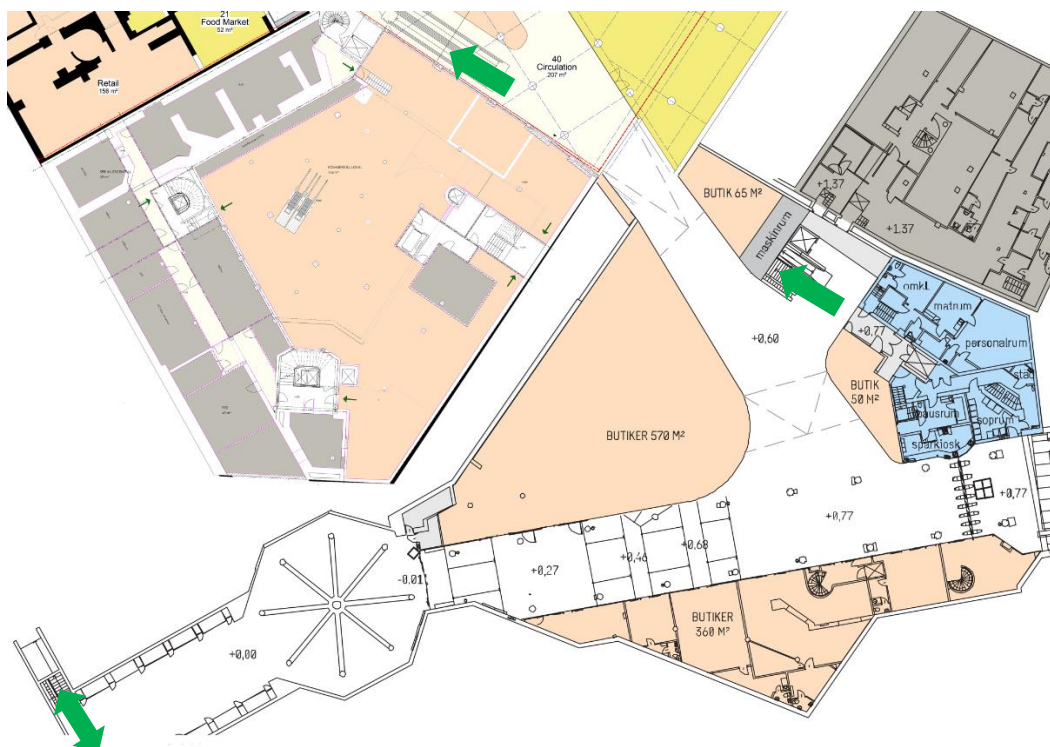
Det tillkommer inga nya laster på tunnelbanan p.g.a. ny bebyggelse och det föreligger ingen risk för spridning av stomljud från tunnelbanan. Föreslagen utformning fungerar ur ett brandskyddstekniskt hänseende under och efter ombyggnaden. Planförslaget innebär ljusare och mer öppna ytor och siktlinjer. Handelsytorna som finns i anslutning till biljetthallen kommer att byggas om med nya butiksenheter och gångstråk i liknande omfattning som idag.

Utredning kring flytt av T-baneuppgång

Projektet innebär att det kommer att skapas en ny tunnelbaneuppgång inne i kvarteret som ersätter uppgången på Birger Jarlsgatans östra sida, som därmed stängs. Uppgången på Grev Turegatan byggs om för att möjliggöra kopplingen med en gångpassage under Grev Turegatan samt även skapa en sammanhängande handelsyta utanför biljetthallen.



Figur 1 Befintligt utförande av biljetthall och uppgångar från T-bana



Figur 2 Föreslaget nytt utförande av biljetthall och uppgångar från T-bana

Resenärspåverkan för tunnelbanan

Tillgängligheten till biljetthallen kommer att vara fortsatt god efter ombyggnaden.

Utgången till Grev Turegatan får en synligare placering då man samlar hiss, trappa och rulltrappa på samma ställe i direkt anslutning till gaturummet och med öppna siktlinjer från biljettspärar.

Utgången på Birger Jarlsgatans västra sida påverkas inte.

En särskild utredning är gjord för att analysera gångavstånden och orienterbarheten för utgången på Birger Jarlsgatans östra sida kontra en ny uppgång via Marmorhallarna. Konsekvensanalysen av en flytt av utgången visar att det ett vardagsdygn sammantaget genererar en restidsförkortning 7,9 timmar fördelat på ca 22.000 passager i vardera riktning. Det motsvarar ca 1,3 sekunders kortad gångväg i genomsnitt. Vinnarna av flytten skulle vara de som ska till norra Östermalm och norra Norrmalm och förlorare är de som ska till de södra delarna. Nya utgången får en ökad gångkomfort då den nya miljön kommer vara mer väderskyddad och ljusare än dagens utgång. Den kommer även att vara rakare och just god sikt har visat sig vara något som fotgängare värderar högt.

Busshållplatser

Planområdet ligger enbart inom kvartersmark och föranleder ingen direkt ändring av busshållplatslägen. Busshållplatsen på Birger Jarlsgatans östra sida ligger bra placerad i förhållande till det nya läget på tunnelbaneuppgången i Marmorhallarna. I övrigt medför planförslaget inte heller några ändringar avseende entrélägen som föranleder flyttade hållplatslägen.

Riskutredning med avseende på Tunnelbana

Det fortsatta arbetet med utformningen kommer att göras tillsammans med Trafikförvaltningen för att säkerställa att ytorna utformas enligt deras normer och anvisningar. Särskilt avtal om detta kommer att tecknas.

Laster – Påverkan på SL:s anläggning:

Den förändrade spänningsbilden i berggrunden som kommer att uppstå till följd av planförslaget kommer inte att påverka tunnelbanans anläggning i berget. Slutsatsen kan dras då avståndet till SL:s berganläggningar är på ett betryggande avstånd, se figur 3, där planområdet innesluts inom den lila linjen och den blå linjen representerar tunnelbanans linjeföring i närområdet. Avståndet där emellan är mer än 60 m, dvs utanför riskområdet. Det kan även tilläggas att station Östermalmstorg är den djupaste stationen i hela det befintliga tunnelbananätet med avseende på bergtäckning. Det finns inget som indikerar på att frågan behöver utredas ytterligare.

Gångpassagen utanför biljetthallen och handelsytan Mötesplats SL kommer att behöva byggas om med ingrepp i stommen för att skapa nya uppgångar till gatunivå. Laster från ny och tillkommande bebyggelse inom planområdet kommer inte att påverka befintliga konstruktioner så att de behöver förstärkas. Allt arbete som kan påverka tunnelbaneanläggningen kommer att utföras enligt Trafikförvaltningens anvisningar om arbete nära SL:s anläggningar.



Figur 3 Karta planområde (lila linje) och tunnelrör (blå linje)

Brand

Påverkan på brandsäkerheten finns belyst i en särskild utredning från Brandskyddslaget, daterad 2017-04-03. Utredningen visar att föreslagen utformning fungerar ur ett brandskyddstekniskt hänseende även då uppgång mot Birger Jarlsgatans östra sida tas bort.

Trygghet

Planförslaget innebär ljusare och mer öppna ytor och siktlinjer vilket skapar bättre förutsättningar för en trygg passage från biljetthall till gaturummet. Förutsättningar för en gemensam och samordnad övervakning studeras vidare i den fortsatta planeringen.

Tillgänglighet

Den utgång som planeras att stängas mot östra sidan av Birger Jarlsgatan saknar hiss idag. Nya utgången via Marmorhallarna kommer att kunna nås via hiss inne i det nya kvarteret. Likt idag så kommer hiss att finnas vid utgången mot Grev Turegatan.

Rådighet

Uppgången till Birger Jarlsgatans västra sida och Grev Turegatan är oberoende av öppettiderna för nya handelsplatsen i Kv Sperlingens backe. Uppgången i Marmorhallarna kommer att ha öppet större delen av dygnet kopplat till öppettider för restaurang och annat nöjesliv. Detaljer för öppettider och var sektionering ska vara möjlig att göra kommer att utarbetas tillsammans med Trafikförvaltningen. Nödutrymning kommer att utformas så att fastigheterna är oberoende av varandra.

Tillträde för underhåll av Trafikförvaltningens tekniska utrymmen kommer att förbättras jämfört med idag då de i förslaget kommer att ha ingång direkt ifrån publika ytor.

Mötesplats SL

Handelsytorna som finns i anslutning till biljetthallen kommer att behöva byggas om med nya butiksenheter och gångstråk. Avsikten är att skapa fler butiksenheter och öka fasadlängden mot gångstråken. Förslaget innebär att mängden uthyrningsbar yta är i samma storleksordning som idag och ska inte innebära minskade hyresintäkter.

Kommersiellt innehåll, öppettider samt driftsfrågor bör samordnas med nya handelsplatsen inom Kv. Sperlingens backe för att ge förbättrad service till resenärerna.

Inlastning av varor till handelsytorna kommer att ske på samma sätt som idag via hiss och lastkaj från Riddargatan.

Påverkan på konstverk

Huvudgångstråket från biljettspärarna till utgång på Birger Jarlsgatan kommer att vara kvar men butiksfasaden kommer i förslaget att flyttas ut. Det gör att David Taylors konstverk "Carousel", i form av en pelare med en cirkelformad sittbänk och gjutna aluminiumfötter, förslagsvis flyttas till en ny pelare som är friliggande från butiksfasaden.



Ändrad fastighetsbildning

Tillträde för de nya uppgångarna samt gatumarken under Grev Turegatan vid tunnebanekopplingen ska säkerställas fastighetsrättsligt. Avtals servitut eller ändrad fastighetsbildning kommer att krävas med föreslagen utformning.

Buller:

Separat utredning finns som klargör att det inte föreligger någon risk för spridning av stomljud och vibrationer från tågtrafiken. Nya installationer utformas för att uppfylla kraven på ljudnivåer i de miljöer de finns, vilket är i en motsvarande miljö som idag.

Genomförande

Genomförandeplanen för detaljplanen i sin helhet finns beskriven i separat utredning.

Bilaga: Brandteknisk utredning, Brandskyddslaget.