



Handläggare: Kristina Glitterstam  
Region Innerstad  
Park- och gatubyrån  
Tel: 508 262 61  
kristina.glitterstam@gfk.stockholm.se

2003-02-05

Dnr 03-670-1504

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

## Upprustning av Strandvägens kaj. Inriktningsbeslut

### FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden ger kontoret i uppdrag att i samarbete med kajgruppen fortsätta projekteringen av kajen samt vidta åtgärder enligt kontorets förslag.
2. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att till Stockholms Stads Parkerings AB på sedvanliga villkor anvisa mark med tomträtt för en parkeringsanläggning under Strandvägen.
3. Gatu- och fastighetsnämnden uppdrar åt kontoret att hos stadsbyggnadskontoret beställa planutredning för aktuell parkeringsanläggning.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

### SAMMANFATTNING

En grupp bestående av representanter från Stockholms hamnar, gatu- och fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret och Östermalms stadsdelsförvaltning, "kajgruppen", har på uppdrag av hamnstyrelsen tagit fram ett förslag till upprustning av Strandvägens kaj. Delen mellan Nybroplan och Shellmacken rustades upp under 2002 i enlighet med gruppens förslag i samband med att hamnen renoverade kajkonstruktionen.

I takt med att hamnen fortsätter sin renovering av kajkonstruktionen bör kajens upprustning fortsätta med ett stilrent och ordnat utseende, beläggning

# S

i bågsatt gatsten, handikappanpassat gångstråk, sittplatser och belysning. Hamnens tekniska anordningar samsas med sopsortering och offentliga toaletter i speciella kajbyggnader. Byggnader i samma stil och grundutformning placeras där plats och behov finns för serveringar, restauranger, kiosker, cykeluthyrning, biljettförsäljning med mera.

Förslaget innebär vidare att parkeringen i första hand löses i garage under kajen. Detta har utretts och av Stockholms Stads Parkering AB ansetts tekniskt möjligt att genomföra. De ekonomiska konsekvenserna är dock ännu ej utredda. Ett parkeringsgarage skulle inte bara frigöra värdefulla ytor på kajen utan även lösa parkeringsproblemen på Djurgården och möjliggöra en fortsatt upprustning av Narvavägens mittremsa. Kontoret förutsätter att parkeringsbolaget svarar för samtliga kostnader som garaget för med sig.



Cykeltrafiken tänks gå dubbelriktat utmed Strandvägen och koppla på befintliga stråk norr om Nobelparken och på Djurgårdsbron.

På detta sätt skulle Strandvägens kaj bli ett rent, vackert och populärt flanörstråk med serveringar, biljettförsäljning till skärgårdstrafiken med mera.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Hösten 1999 fick Stockholms Hamn AB i uppdrag av sin styrelse att göra innerstadens kajer mer tillgängliga för allmänheten och mer funktionella för sjöfarten.

På Hamnens initiativ bildades därför "kajgruppen", bestående av personer från Stockholms Hamnar, gatu- och fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret och Östermalms stadsdelsförvaltning. Man beslöt att prioritera Strandvägens kaj och såg som gott exempel Skeppsbron.

Eftersom behovet av upprustning av kajkonstruktionen på delen mellan Nybroviken och Shellmacken var akut genomförde Stockholms Hamnar en renovering av kajen under 2001-2002. De önskar rusta upp återstående delar av kajen snarast.



*Del av kajen som rustades upp under 2002*

### Analys

#### *Allmänt*

Strandvägens kaj sträcker sig från Nybroplan i väst till Nobelparken i öst. Det är ett populärt gångstråk från city till Djurgården och kunde kanske vara Stockholms vackraste stadsrum.

Kajen består idag av bland annat parkeringsplatser, bensinstationer, en dubbelriktad cykelbana och är möblerad med en mängd containrar, offentliga toaletter, transformatorer, miljöstationer, räcken och stolpar. Det är en stökig och trasig miljö full av bråte som de gående tvingas kryssa mellan på sin väg ut mot Djurgården.

Vid Djurgårdsbron smalnas gångstråket av och samsas med cykelbanan. Under högsäsong bildar flaskhalsen vid Djurgårdsbron en propp som

drabbar samtliga trafikslag, men kanske främst gående och cyklister som inte ryms på de smala gång- och cykelvägarna. Det är svårt för rörelsehindrade att komma fram på grund av trappsteg och nivåskillnader. Många trafikolyckor med personskada som följd sker här varje år.

Kajen öster om bron upplevs som tillstängd, svåråtkomlig och otrevlig, trots ett perfekt solläge.

#### *Kajkonstruktion*

Kajen byggdes mellan 1913 och 1930 och är i bitvis dåligt skick och bedömdes vid en undersökning som gjordes hösten 2000 behöva en upprustning av dragstag och utbyte av hammarband. Delen mellan Nybroplan och Shellmacken rustades därför upp och en ny markbeläggning lades i enlighet med gruppens program.

#### *Parkering*

Parkeringen består av 210 platser och är hårt utnyttjad. Enligt räkningar gjorda 1996 och 1999 är det mellan 78 och 99 procents beläggning på parkeringen på kajen.

#### *Bensinstationer*

På sträckan finns två fungerande bensinmackar; en Shellmack mitt på sträckan och en OK/Q8-station. Shellmacken vid Djurgårdsbron har stängt pumparna på gatan på grund av lönsamhetsbrist.

#### *Ägoförhållanden*

Sedan årsskiftet 2000/2001 har gatu- och fastighetsnämnden tagit över samtliga hamnar i Stockholms innerstad från den numera nedlagda hamnstyrelsen, så även Strandvägens kaj. Stockholms Hamn AB arrenderar i sin tur en åtta meter bred remsa närmast kajkanten, samt hela delen mellan Nybroplan och Shellmacken. Delen mellan Djurgårdsbron och Nobelparken tillhör helt gatu- och fastighetsnämnden. Hamnbolaget sköter vidare kajunderhållet på uppdrag från gatu- och fastighetsnämnden.

### **Programförslag**

Kajplanet ska vara ett funktionellt men ordnat och städat rum i staden i stil med redan upprustade kajer. Kajens potential för fritidsliv och flanörer ska utvecklas. De fasta anordningarna i kajens möblemang ska utformas med kvalitet som står sig i flera decennier.

Den marina miljön med båtar längs kajen ska vara kvar. Den inre delen av Nybroviken ska även fortsättningsvis vara avsedd för rörlig sjötrafik med passagerartrafik av olika slag. Delen mot Djurgårdsbron ska även fortsättningsvis upplåtas för förtöjning av fartyg. Utblickar mot vattnet och kontakt med vattnet är viktigt.

#### *Möblering*

Möbleringen på kajen ska vara sparsmakad och ha hög kvalitet. Bänkar och skräpkorgar ska vara av enhetlig, stilren och handikappvänlig typ.

Vid Djurgårdsbron ligger en byggnad som uppfördes till Stockholmsutställningen och anses därför ha ett bevarandevärde. Byggnaden innehåller toaletter och en nätstation. Den har dock en olycklig placering där den orsakar trängsel, försvårar för rörelsehindrade och skymmer utsikten. Kajgruppen föreslår därför att den tas bort. Möjligheten att förlägga nätstationen under jord och ordna toaletter på annat sätt utreds. Restaurangen "Tvillingarnas" servering vid Djurgårdsbron bör ses över och dess fasta anordningar på kajkanten tas bort.

Övriga befintliga byggnader (glasskiosker, containers, cykeluthyrning m.m.) ersätts helt av nya byggnader med samordnat utseende. Byggnaderna kan rymma förråd, offentliga toaletter, kiosker, serveringar, fotgängarentréer till p-garaget m.m.

### *Parkering*

Parkeringen ska vara kvar, men enligt principer som miljön medger. Reserverade parkeringsplatser ska undvikas. Två alternativa parkeringslösningar finns:

1. Möjligheten att anlägga ett underjordiskt garage under kajen har utretts av Stockholms Parkering. Parkeringen som läggs helt under mark och får en tillfart och en utfart kan inrymma cirka 350 bilar. Ramperna görs enkelriktade, korta och med stor hänsyn till stadsbilden. De läggs intill Strandvägens körbana så att cykelbanan kan löpa fritt förbi utan korsande biltrafik. Parkeringsgaraget ska vara upplyst, säkert samt ha flera fotgängarentréer via café- och förrådsbyggnader på kajplanet. Överkapaciteten i garaget ger möjlighet till överflyttande av parkeringsplatser från Narvavägen, så att en fortsatt upprustning och återskapande av dess mittallé möjliggörs. Garaget kommer också att underlätta för bilburna Djurgårdsbesökare att finna en parkeringsplats utan att behöva köra ut på södra Djurgården eller köra runt på Östermalm för att söka parkeringsplatser.

Kostnaden för garaget har av Stockholm Parkering bedömts till 180 Mnr. Stockholm Parkering beslöt efter godkännande i styrelsen för Stockholms Stads Parkerings AB den 19 juni 2001 att gå vidare med garageutredningen. De har därefter begärt en markanvisning för anläggningen.

2. Parkeringen ordnas som en vinklad rad mot Strandvägen. Antalet in- och utfarter begränsas och samordnas med övriga in- och utfarter. Parkeringsplatserna utmärks med dubb, gatsten i avvikande färg eller annan diskret lösning som inte stör helhetsintrycket då bilparkeringen är oanvänd. Antalet platser begränsas till cirka 100. Någon alternativ plats för de kvarvarande 110 platserna finns för närvarande inte. Lösningen förutsätter därför att de planerade parkeringsgaragen vid Armémuseet eller Historiska museet färdigställts. Upprustningen av denna delen av Strandvägens kaj bör alltså avvakta till dess alternativa platser finns.

# S

## *Cykeltrafik*

En dubbelriktad cykelbana läggs på kajplanet, invid Strandvägen. Cykelbanan i Strandvägens mittremsa tas därmed bort, och cyklister slipper korsa Strandvägen flera gånger på sin väg till och från Djurgården. Säkerheten för flanörer, inlinesåkare och ryttare i Strandvägens mitt blir därmed också förbättrad.

## *Belysning*

Belysningen ses över längs Strandvägen och cykelbanan. På kajen placeras en belysningsrad av lägre stolparmaturer.

## *Markbeläggning*

Beläggningen på kajen ska bestå av gatsten och hållar av granit (befintlig gatsten på kajen täcker i princip behovet av sten). Golvets material och sammansättning ska möjliggöra god framkomlighet för rörelsehindrade.



*Del av nyrustad kaj. Cykelbana, möbleringszon och gånghällar bildar ett vackert och tydligt golv på kajstråket*

### *Bensinmackar*

*Shellmacken vid Kungl. Motorbåtsklubben har sedan en tid slutat med bensinförsäljning (båttrafiken har dock fortfarande möjlighet att tanka här).*



*Shellmacken vid Nobelparken är nedlagd sedan en tid*

Refugen där pumparna stod finns fortfarande ute i körbanan och förhindrar en genomgående gångbana vidare ut på Nobelparken och Djurgårdsbrunnsviken. Refugen tas bort och istället kan en genomgående gångbana byggas.

*OK/Q8-mackens verksamhet består till stora delar av parkeringsplatsuthyrning, biltvätt och cykeluthyrning och föreslås ersättas med lämpliga byggnader för cykeluthyrning, restaurang/café samt hamnverksamhet.*



*Macken ersätts med annan verksamhet såsom cykeluthyrning, café och butik*

# S

Den västliga Shellmacken ligger kvar med sin bensinförsäljning; all kringverksamhet såsom parkering, containerplatser och liknande tas bort runt macken.

## *Hamnverksamhet och tekniska anläggningar*

Serviceanordningar i land för båtfordon och skutor får inte bli iögonfallande utan ska samordnas och utformas på ett tilltalande sätt. Elskåp som behövs för hamnverksamhet görs enhetliga och estetiskt mer tilltalande.

## *Gångförbindelser*

En gångspång gör det möjligt att kunna promenera vidare under Djurgårdsbron. Spången ansluter cirka 15 meter innan bron till kajkanten och leder via ramper ner under Djurgårdsbron.

## *Båtklubben*

Området öster om Djurgårdsbron görs tillgängligt för gående. Båtklubben KMK kan dock finnas kvar.

## *”Strandvägsrondellen”*

Korsningen mellan Narvavägen och Strandvägen får enklare uppbyggnad så att den blir mer trafiksäker och lättförståelig för samtliga trafikslag. Möjligheten att placera Djurgårdsbommen här, i enlighet med Kungl. Djurgårdens Intressenter och Djurgårdsförvaltningens önskemål, utreds vidare.

## **Samråd**

Samråd har under våren 2001 skett vid Östermalms stadsdelsnämnds öppna möte, samt i Stadsmiljögruppen. Vid samråden framkom enbart positiva synpunkter.



## Tidplan

- ? Etapp 1: Området (Raoul Wallenbergstorg till Shellmacken) tillhör helt och hållet hamnen. Ombyggnaden pågick 2001-2002. Arbetsplatsen tältades in och störde inte trafiken på Strandvägen.

Cirkakostnader gfk: 0 Mnr

Cirkakostnader hamnen: 16 Mnr



- ? Etapp 2: Området från OK/Q8-macken till Djurgårdsbron tillhör till två tredjedelar gatu- och fastighetskontoret och till en tredjedel hamnen. Planerad byggstart 2004.

Cirkakostnad gfk: 6 Mnr

Cirkakostnad hamnen: 9 Mnr



- ? Etapp 3: Området från Djurgårdsbron till Nobelparken tillhör helt gatu- och fastighetskontoret. Planerad byggstart 2005.

Cirkakostnad gfk: 6 Mnkr  
Cirkakostnad hamnen: 0 Mnkr



- ? Etapp 4: Området från Shellmacken till OK/Q8-macken tillhör till två tredjedelar gatu- och fastighetskontoret och till en tredjedel hamnen. Planerad byggstart 2006 – etappstart beror på projekt parkeringsgarage.

Cirkakostnad gfk: 10 Mnkr  
Cirkakostnad hamnen: 7 Mnkr



### Konsekvenser

Upprustningen innebär att Strandvägen blir ett ordnat och vackert promenadstråk med caféer, restauranger och andra publika verksamheter. Den tekniska utrustning som krävs för att hamnverksamheten skall fungera

löses på ett estetiskt tilltalande och praktiskt sätt. Trafiksäkerheten förbättras genom att cyklister inte behöver korsa Strandvägen flera gånger på sin väg till Djurgården. Gående i Strandvägens mittremsa får en fredad gångbana utan cyklister och mopedister. Likaså förbättras trafiksäkerhetssituationen avsevärt för oskyddade trafikanter när en gång- och cykelbana anläggs förbi KMK.

I alternativet med garage under kajen kommer samtliga bilar på kajen att försvinna och lämna plats för bland annat serveringar, flanörstråk, sittplatser, cykeluthyrning och tillfälliga konstutställningar/marknader. Konsekvenser fås även på Narvavägen, eftersom den påbörjade upprustningen av mittremsan kan fortsätta i och med att ersättningsplatser skapas under Strandvägens kaj. Parkeringssituationen kommer klart att förbättras, inte enbart för boende på nedre Östermalm, utan även för besökande till Djurgården. Innan en lösning med parkeringsgarage kan erbjudas kommer parkeringen att ligga kvar på kajplanet.

### **Ekonomi och finansiering**

Upprustningen av etapp 1, delen mellan Raoul Wallenbergs torg och Shellmacken bekostades i sin helhet av Stockholms Hamnar inom ramen för det ömsesidiga avtalet mellan staden och hamnen. En första grov uppskattning av kostnaderna för upprustningen ger en totalsumma om ca 42 Mnkr exklusive nya parkeringsanläggningar. Hur finansieringen bör delas mellan gatu- och fastighetskontoret och Stockholms Hamn är ännu inte detaljreglerad, men lämpligt är att hamnen står för kajkonstruktion medan hamnen och gfk delar på kostnaden för marköverbyggnad i proportion till förvaltningsansvaret för berörda ytor. Med detta synsätt skulle gatu- och fastighetens kostnadsandel uppgå till drygt 20 Mnkr.

### **Kontorets förslag/synpunkter**

De ekonomiska konsekvenserna av upprustningen av Strandvägen kan idag inte helt överblickas. Kontoret förutsätter att inga kostnader för ett parkeringsgarage eller kostnader föranledda av detta skall belasta gatu- och fastighetsnämnden.

Arbetet bör i fortsättningen inriktas på lösningen med parkeringsgarage, vilket innebär att inte bara kajen utan även Narvavägens mittallé kan rustas upp till gåendeytor. Alternativet bör dock enligt kontoret endast komma ifråga under förutsättning att den byggherre som vill bygga garaget svarar för samtliga kostnader härför. Kontoret föreslår att marken för garaget på sedvanliga villkor anvisas till Stockholms Stads Parkerings AB för upplåtelse med tomträtt till marknadsavgäld.

Kontoret anser att fortsatt projektering med tillhörande kostnadskalkyler nu bör påbörjas i enlighet med detta utlåtande. Vidare bör planbeställning för parkeringsgaraget göras hos stadsbyggnadskontoret samt evakueringsåtgärder påbörjas.

**SLUT**