



Handläggare: Anne Edström  
Region Innerstad  
Park- och gatubyrån  
Tel: 08 508 263 45  
[anne.edstrom@gfk.stockholm.se](mailto:anne.edstrom@gfk.stockholm.se)

2002-05-17

Dnr 00-630-2348

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Upprustning av Karlavägens mittremsor. Genomförandebeslut.**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Gatu- och fastighetskontoret får nämndens beslut att detaljprojektera och genomföra arbetet med upprustning av Karlavägens mittremsor från Engelbrektsgatan i väster till Karlaplan i öster enligt kontorets förslag.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

#### **SAMMANFATTNING**

Kontoret föreslår att en upprustning av Karlavägens mittremsor görs från Engelbrektsgatan till Karlaplan. Karlavägen är tillsammans med Karlaplan riksintresse för kulturmiljövården och en angelägenhet för såväl boende som besökare i Stockholm. Målsättningen med upprustningen är att Karlavägen skall bibehålla den dignitet som esplanaden har i stadsmiljön. Befintliga kvalitéer tas till vara och anpassas utifrån dagens funktion. Senast Karlavägen var föremål för upprustning var på 1960-talet, därefter har endast mindre punktinsatser gjorts vilket resulterat i slitna material som i sin tur leder till eftersatt underhåll. Framkomligheten i mittremsan är idag dålig för många grupper med olika funktionshinder.

Utformningen skall syfta till att binda samman Karlavägens olika delsträckor. Grundutformningen blir gemensam med plattbelagda gatukorsningar där sittplatser och blomsterplanteringar bjuder in till vistelse. Mindre torgytor skapas där cykeltrafik korsar mittremsan. Materialval görs med hänsyn till historiska aspekter och med utgångspunkt för tillgänglighet för så många grupper som möjligt. Gångstråket breddas

---

W:\gfk.yourvoice.se\work\2002-06-11\Tjut26.doc

Bilaga 1-5: Utdrag ur program för Karlavägen, framtaget av Topia Landskapsarkitekter september 2001.

till tre meter och läggs om med stensmjöl. Belysningen förbättras med nya armaturer med bättre ljusåtergivning. Utformning av övergångsställen, markbeläggningar och val av soffor görs i samråd med tillgänglighetsprojektet.

Träden har i slutet av 2001 beskurets för att öka ljusinsläppet och för att skapa säkrare träd. Friväxande buskage och betongmurar tas bort, idag skapar dessa mest undanömda skrymslen. Förslaget bedöms inte påverka framkomligheten på gatan.

Driftskostnaderna jämfört med dagens situation kommer att öka något genom att fler blomsterplanteringar anläggs samt att gräsytorna får en intensivare skötsel för att hållas grönskande.

Samråd har genomförts. Detaljprojektering av en delsträcka (Karlalplan – Sibyllegatan) pågår. Byggnation av sträckan beräknas starta under hösten. Den återstående sträckan börjar projekteras efter sommaren och byggnation beräknas pågå från 2003 till våren 2004 då hela sträckan skall vara färdigbyggd.

Förslaget har kostnadsberäknats till totalt ca 17 Mkr varav program och projektering utgör 2 Mkr och byggnationen ca 15 Mkr. Vilket uträknat motsvarar ca 525 kr / m<sup>2</sup>. Tillgänglighetsanpassning av angränsande korsningar ingår också i projektet.

Ökningen av kostnaden i förhållande till inriktningsbeslutet beror dels på att endast byggkostnader hade redovisats ej program och projekteringskostnader, tillgänglighetsanpassning och trädbeskärning dels på kostnadsökningar och sådant som ej var helt utrett i programmet t.ex. bevattningsanläggning.

Medel för upprustningen finns reserverade i kontorets flerårsprogram.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Projektet har aktualiserats efter önskemål från Östermalms stadsdelsnämnd och efter synpunkter från ett stort antal boende. Bland annat har synpunkter från funktionshindrade inkommit där bl.a. påpekats att framkomligheten i mittgången är dålig. Senast Karlavägens mittremsor blev upprustade var 1966-67, efter det har endast mindre punktinsatser gjorts. Underhållet har blivit eftersatt då ytorna är slitna och svåra att sköta, det är därför viktigt att denna upprustning kommer till stånd. Inriktningsbeslut fattades av nämnden 2001-10-23.

### Historik

Karlavägen började anläggas på 1880-talet efter Albert Lindhagens förslag till stadsplan 1866. Gatan utformades som en esplanad. Ungefär 200 träd planterades och anläggningen utfördes enligt tidens ideal med slingrande gångar, broderiplanteringar och sittplatser.

Vid två tillfällen har upprustningar gjorts. På 1940-talet började man lägga om de slingrande gångsystemet till raka grusgångar, men man behöll vissa av mittplanteringarna. Mellan 1966-67 upprustades hela sträckan. Träden beskars kraftigt, de kvarvarande mittplanteringarna togs bort och en genomgående promenadväg skapades i mitten. Vid korsande gator anlades platser med bänkar och blommor i grupper eller i urnor. Sittplatserna

omgavs av klippta häckar eller murar. Skulpturarrangemang placerades ut längs sträckan.

### **Analys**

Karlavägen utgör en av de finaste esplanaderna i Stockholm med sin väl tilltagna bredd, trädallén och siktlinjen mot Karlaplans fontän. Den är av riksintresse för kulturmiljövården. Det är också ett viktigt grönstråk i den förhållandevis täta stenstaden och utgör ett mycket värdefullt inslag i stadsmiljön.

Dagens utformning av Karlavägens mittremsa medför vissa problem. Delsträckorna binds inte samman, utformningen varierar längs med sträckan. Tillgängligheten är för vissa grupper dålig. Under träden växer gräset dåligt. Gränsen mellan gräs och grus är otydlig utmed gångvägen. Sittplatser är delvis placerade i undanskymda och skuggiga lägen. Stödmursegment i betong från 1960- och 70-talen är förfallna och markbeläggningen är sliten. Avsaknaden av blomsterplanteringar är påfallande längs med sträckan.

### **Cykel frågan på Karlavägen**

Kontoret har med hjälp av konsult studerat hur cykeltrafiken skall kunna lösas på Karlavägen och föreslår att cykeltrafiken löses med skapandet av cykelfält med parkering och angöring innanför cykelfälten.

Kontoret har studerat fyra olika alternativ:

1. Dubbelriktade cykelbanor i mittremsan
2. Enkelriktade cykelbanor på utsidan av mittremsan
3. Cykelfält, enkelriktade
4. Cykelbanor intill gångbanor, enkelriktade

Cykelfält innebär en god standard vad gäller framkomlighet och säkerhet för cyklister samtidigt som fälten innebär få konflikter med gående. Vid korta kvarter, så som på Karlavägen, kan det till och med vara bättre att cyklisterna hela tiden finns med i trafikbilden. Fälten innebär också att parkering och angöring inte påverkas nämnvärt utmed sträckan. De har vidare liten påverkan på framkomligheten för bil- och busstrafiken samt är också en flexiblare lösning som kan hantera tillfälliga trafikstörningar. Vid inbördes jämförelser är kostnaden för att anlägga cykelfält lägre än de övriga alternativen. De tre övriga alternativen är i en eller flera fall sämre än cykelfält.

Dubbelriktat i mittremsan innebär stora konflikter med gående i mittremsan, särskilt utsatta är funktionshindrade. Vidare påverkas estetiken och parkvärden då mittfältet behöver breddas till ca 5 meter om cykelbana ska skapas. I inriktningsbeslutet för upprustning av mittremsan daterat 2001-11-06 förordas också att cykeltrafiken löses på körbanan.

Anläggs enkelriktade cykelbanor på utsidan av mittremsan skapas många konfliktpunkter mellan cyklister och biltrafiken, särskilt vid vänstersvängande biltrafik. Lösningen är också ovanlig för alla

trafikantgrupper vilket gör att det skapas osäkerhet. Detta innebär att ur trafiksäkerhetssynpunkt är denna lösning inte lämplig. Liknande utformningen har prövats tidigare på delar av Karlavägen med erfarenheter och resultat som ovan.

Cykelbanor intill gångbanan innebär att parkering och angöring påverkas i större utsträckning jämfört med cykelfält. Framkomligheten för buss- och biltrafiken påverkas mer negativt samt även varuförsörjningen då ett extra kantstöd mellan gång- och cykelbanan tillkommer. De korta kvarteren som finns på sträckan innebär att cyklisterna hela tiden kommer att försvinna och dyka upp i gatubilden vilket ökar risken för konflikter.

När det gäller genomförandet anser kontoret att inga större samordningsvinster föreligger i samband med upprustningen av mittremsan. Upprustningen skall vidare ske etappvis vilket inte bör ske med cykelfälten. Kontoret föreslår att genomförande av cykelfält sker 2005, så som tidigare sagts i den totala cykelbaneutbyggnaden för innerstaden.

### **Investeringsmål och syfte**

Investeringen har som syfte att höja kvalitén på grönytorna och skapa fler blomsterplanteringar i Karlavägens mittremsor. Tillgängligheten för grupper med olika funktionshinder skall också förbättras, samtidigt som bättre trafiksäkerhet skapas.

Sträckan ska få ett enhetligt utseende genom att ha samma grundutformning: häckar, soffor, papperskorgar och belysning. Viss variation tillåts av utformning av sittplatser och blomsterplanteringar för att skapa en rytm utmed mittstråket. Karlavägen ska bli det smycke den en gång varit genom att få fler blomsterplanteringar, dels i korsningar och torgytor, dels genom perennplanteringar med historisk anknytning på sträckan Sturegatan – Engelbrektsgatan.

### **Förslag**

Träden har vid beskärningen som utfördes i slutet av 2001 fått behålla sin friväxande form. Kronorna har höjts till ca 4 meter, för biltrafiken och för att hålla siktlinjen fri. Ett nytt träd kommer att kunna planteras i korsningen Karlavägen/Grevgatan, sydöstra hörnet.

Korsningarna mellan kvarteren får sittplatser med blomsterplanteringar och befintliga skulpturer. Vid knutpunkter där endast gång- och cykeltrafik passerar utökas platserna med blomsterplanteringar och bänkar. Två mindre befintliga torgytor, belägna intill nytillkomna platser tas bort. Materialval görs med hänsyn till historiska aspekter och med utgångspunkt att ytorna ska vara tillgängliga för alla. Utformningen av övergångsställen, markbeläggningar och val av soffor har gjorts i samråd med tillgänglighetsprojektet.

Cykeltrafik kommer även i fortsättningen inte att vara tillåten i mittremsan. Ytor där cykeltrafik korsar gångstråket utformas för att förbättra trafiksäkerheten.

För att hålla gräsytor, häckar och blomsterplanteringar grönskande och vackra anläggs en bevattningsanläggning med automatik på hela sträckan.

Detta medför minskade kostnader för vattning av anläggningen i den framtida driften.

Principer för utformningen:

- Torgytorna beläggs med betongplattor 50X50 cm.
- Rumslighet skapas med klippta häckar.
- Parkbänkar placeras framförallt i soliga lägen. Bänkar väljs i samråd med tillgänglighetsprojektet.
- Övergångsställen tillgänglighetsanpassas på hela sträckan både i mittremsan och i angränsande korsningar.
- Perennplantering med historisk anknytning anläggs mellan Sturegatan och Engelbrektsgatan.
- Gångstråket breddas från ca 2,5 till 3 meter.
- Järnband förtydligar gränsen mellan gräsyta och grus, samtidigt som driftskedet underlättas. Gräsytan blir därmed något förhöjd i förhållande till grusytan.
- Karlavägsracket renoveras och kompletteras längs hela sträckan.
- Belysningen byts till ny armatur som bättre lyser upp gångstråket.
- Bevattningsanläggning med automatik anläggs på hela sträckan, underlättar framtida drift.

### **Samråd**

Programmet har redovisats i stadsmiljögruppen den 21 september 2001 och fick där ett positivt bemötande. Programmet har varit utställt på Östermalms medborgarkontor där allmänheten haft möjligheter att framföra sina synpunkter. Information om upprustningen har även hållits vid stadsdelsnämndens öppna möte den 27 september 2001. Synpunkter som framfördes under utställningstiden och på stadsdelsnämndens öppna möte har man tagit hänsyn till i den fortsatta projekteringen. Det färdiga förslaget kommer att finnas tillgängligt på Östermalms stadsdelsförvaltnings hemsida. En informationsfolder kommer att tas fram och delas ut till företagare och andra berörda längs med sträckan.

### **Översiktlig tidsplan och ekonomisk plan**

Detaljprojektering av den första delsträckan, från Karlaplan – Sibyllegatan pågår och kommer att vara klar till sommaren. Byggnation av den första delsträckan kommer att utföras under hösten 2002 och vara klar till sommaren 2003. Projektering av den sista delsträckan, Sibyllegatan – Engelbrektsgatan kommer att starta efter sommaren 2002 och vara klar under vintern 2002-2003. Byggnationen startar våren 2003 och hela sträckan ska vara färdigbyggd våren 2004.

Projektet beräknas få en total kostnad på ca 17 Mkr, i summan ingår tillgänglighetsanpassning av angränsande korsningar och mittremsan för ca 1,4 Mkr, kostnader för program och projektering ca 2 Mkr. Byggekostnad inklusive byggledning och kontroll har kalkylerats till ca 15 Mkr.

Skillnaden i kostnad från inriktningsbeslutet beror på att program och projekteringskostnader, tillgänglighetsanpassningar av angränsande korsningar och mittstråket samt trädbeskärningen inte fanns med. Samt kostnadsökningar jämfört med tidigare kalkyl och åtgärder som inte var fastslagna tidigare t.ex. bevattningsanläggningen.

Det bör poängteras att sträckan som ingår i projektet är 1100 meter lång och att inga fördyrande material eller lösningar har valts. Räknar man på

# S

kostnaden per kvadratmeter för markarbeten blir den ca 525 kronor. Vilket skall jämföras med ca 1500 kr/kvm för upprustning av Katarina Bangata respektive Vanadisvägens mittremsa. Medel för upprustningen finns reserverade i kontorets flerårsprogram.

## **Konsekvenser**

### *-ekonomiska*

Förslaget medför att driftskostnaderna kommer att öka genom att en högre skötselstandard än dagens eftersträvas. Träden kommer att behöva underhållsbeskrning ungefär vart femte år. Fler blomsterplanteringar med perenner kommer till att börja med höja skötselnivån. Jämför man däremot med sommarblommor är perennytor mindre skötselkrävande och kostnaden endast en fjärdedel mot att plantera sommarblommor.

Anläggandet av en bevattningsanläggning med automatik ger minskade kostnader för driften vilket även gäller för järnbanden som skiljer grus från gräs.

Stadsdelsförvaltningen är införstådd med ökningen av driftkostnaderna och stöder en upprustning av sträckan.

### *-miljö*

Förslaget medför att Karlavägen kommer att få ett prydligare utseende som bättre stämmer med den status som esplanaden har i stadsbilden.

Blomsterplanteringarna, sittplatserna, det ordnade gångstråket och de gröna gräsmattorna inbjuder till en stilla stund i solen eller en promenad.

Mittstråket kommer att bli tillgänglighetsanpassat och upplevas tryggare då belysningen förbättras samtidigt som skymmande buskage och murar tas bort för bättre genomsikt.

## **Kontorets förslag/synpunkter**

Kontoret föreslår att vi går vidare med projektering och genomförande enligt ovan redovisade förslag.

**SLUT**