



Kontaktperson
Anneli Wallgren
Gatuavdelningen
Norra distriktet
Telefon: 08-508 262 18
anneli.wallgren@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2005-11-29

Upprustning av Karlaplan. Genomförandebeslut.

1. Trafiknämnden fattar genomförandebeslut om upprustning av Karlaplan samt anslutande trafikytor enligt kontorets förslag.

Per Aronsson

Göran Gahm

Anders Avemar

Sammanfattning

Förvaltningen föreslår åtgärder för upprustning av Karlaplan samt förnyelse av angränsande trafikytor. Karlaplan är tillsammans Karlavägen, Narvavägen, Valhallavägen och Strandvägen riksintresse för kulturminnesvården och en angelägenhet för såväl boende som besökare i Stockholm. Ett program har tagits fram som omfattar en sammanställning av historiken kring Karlaplan, inventering och analys av gaturummet samt förslag till upprustning.

Karlaplan utgör en monumental plats i Östermalms gatunät och är det nav där Karlavägen och Narvavägens esplanander knyts samman. Målet med upprustningen är att behålla nuvarande utformningen men med enkla medel anpassa platsen till dagens behov vad gäller funktioner och utformning. Parkrummet får en allmän upprustning vad gäller markbeläggning, utrustning och vegetation. I norra delen av Karlaplan utvidgas parkdelen genom att taxistationen flyttas och Karlaplan återfår sin ursprungliga form. Trafiksäkerheten förbättras genom att cykelfält målas i körbanan, dessa markerar var cyklarna skall röra sig samtidigt som det överbredda körfältet smalnas av.

Vid genomförandebeslut färdigställs detaljprojekteringen under 2006 medan upprustningen genomförs 2007-2008. Kostnaden för projektet beräknas uppgå till 8 miljoner kronor. Medel finns reserverade i trafikkontorets verksamhetsprogram.

Bakgrund

Karlaplan ingår tillsammans med Karlavägen, Narvavägen, Valhallavägen och Strandvägen som riksintresse för kulturminnesvården. Karlaplans cirkulära gatu- och parkrum är kanske landets främsta exempel på esplanadsystemets platsbildning, en s.k. stjärnplats. Karlaplans utformning har sitt ursprung från 1929 efter förslag av arkitekten Ragnar Hjort. En upprustning föreslås där man med enkla medel vill återskapa karaktären av finpark genom att iordningställa och strama upp dagens slitna parkrum och angränsande grönytor. Förslagen upprustning är en fortsättning på de investeringar som gjorts under senare år av Karlavägens mittrensor och Narvavägen. Samråd har hållits i samband med Östermalms stadsdelsnämnds öppna möte den 22 september 2005. Stadsdelsförvaltningen har medverkat under programarbetet.

Analys och konsekvenser

Historik

Som platsbildning finns Karlaplan med redan på Albert Lindhagens stadsplan från 1866 och det är den enda av de föreslagna stjärnplatserna som kom att genomföras. Den första planteringen av platsen 1896 bestod av ett 30-tal lindar och buskage. På gasläcka togs lindarna bort 1905 och ersattes av en gräsrundel med en ensam lönn i mitten. Under 1:a världskriget uppläts många av stadens grönytor, däribland Karlaplan till grönsaksodling. Inför återställandet av marken i början av 1920-talet togs flera förslag fram på en ny utformning av platsen. Arkitekt Ragnar Hjorts lade fram ett förslag 1929 som vann gehör och redan följande år påbörjades genomförandet.

Sedan anläggandet har platsen behållit sin utformning med den centralt placerad rund damm, trädens dubbla trädrader i cirkelform, gräs och planteringar. Däremot har trafikåtgärder från 1950-talet medfört att den norra parkdelen genomskurits och idag används denna för taxiuppställning. Under mitten av 1900-talet var Karlaplan en viktig lekyta med organiserad parkleksverksamhet, rutschkana, stora sandlådor mm. Idag finns detta kvar endast i form av en mindre sandlåda.

Investeringens mål och syfte

Målet för investeringen är att värna Ragnar Hjorts utformning av Karlaplan från 1929. Den monumentala karaktären behålls och karaktären av finpark återskapas genom att iordningställa och strama upp dagens slitna parkrum och angränsande grönytor. I förslaget ingår även målning av cykelfält samt anläggande av motriktad cykelbana mellan Fältöversten och Karlavägen för att förbättra trafiksäkerheten.

Dagens situation

Karlaplan är en vacker platsbildning som har en grundutformning som är väl fungerande. Med tiden har dock anläggningen blivit sliten och tillägg till platsen förvanskar den ursprungliga formen. Sedan 1950-talet har en trafikyta skurit av delar av parkrummet. Tidigare har spårvagnar och bussar använt ytan, idag är det en taxistation med dubbel uppställning för taxibilar vilket upptar orimligt stor del av Karlaplan.

Gräsmattorna är delvis nedtrampade och grusytorna ojämna. Vegetation i form av busktytor och friväxande popplar förtar intrycket av den cirkulära allmallén. Skeva entréer vid övergångsställen medför att många smitvägar bildas över gräsytorna. Det gräskantskydd som finns är ofullständigt och bitvis nertrampat och fyller inte den tänkta funktionen. Ytan närmast dammen har asfalterats medan det i övrigt är stensmjölsbeläggning i parken. Belysningen i form av parkstolpar och spennarmaturer över körbanor är i gott skick. Allén med Hörsholmsalmar är i relativt gott skick liksom den klippta lindhäcken som löper utmed allén.

Trafiken kring Karlaplan går i ett körfält, med parkering utmed större delen av trottoaren. Den 9 meter breda vägsektionen gör att många bilister kör som om det vore två körfält vilket medför osäkerhet för både bilister och cyklister. Varken cykelbanor eller cykelfält finns idag och många cyklar över Karlavägens parkrum eller mot körriktningen. Samtidigt rör sig stora strömmar av fotgängare över platsen varför det förekommer konflikter mellan och inom de olika trafikslagen.

Förslag

Förslaget innebär att den befintliga utformningen till största delen behålls. Parkrummet får en allmän upprustning vad gäller markbeläggning, utrustning och vegetation. Gräs- och stensmjölsytorna rustas. Entréer tydliggörs och förläggs i lägen som stämmer med dagens rörelsemönster. Alla övergångar och passager utformas enligt stadens riktlinjer för tillgänglighet. Vegetationen som står utanför allmallén tas bort för bättre överblick och för att tydliggöra den cirkelformade allmallén. Hörsholmsalmarna har inventerats och vissa beskärningsåtgärder har genomförts under 2003. Den klippta lindhäcken är i relativt gott skick och bibehålls. Nya blomsterplanteringar ersätter dagens rosenrabatter.

Karlaplans parkbelysning samt belysningen över körytorna håller god standard och behöver inte bytas. Ytorna kring dammen föreslås få en enhetlig grusad yta genom att asfaltsbeläggningen tas bort. Nya soffor och papperskorgar placeras i inre delen av Karlaplan. Sofforna i almallén är nya och kommer att behållas. Karlaplan var på 1950-talet en populär parklek men idag finns endast en mindre sandlåda kvar. Någon typ av småbarnslek (sandlåda, gungdjur) bör återfinnas med lämplig platsanknuten utformning.

I norra delen av Karlaplan utvidgas parkdelen genom att taxistationen flyttas och Karlaplan återfår sin ursprungliga form från 1930-talet. Detta medför förbättringar för träden samtidigt som förbindelsen mellan Fältöversten och Karlaplan förbättras. Enligt planförslaget kan en taxiuppställning för fyra bilar förläggas vid trottoaren mellan Värtavägen och Lützengatan, i det fallet utgår motsvarande antal parkeringsplatser. I kommande detaljprojektering kommer ett alternativt utredas där taxiuppställning ligga kvar utmed Karlaplans norra kantstenen även efter en utvidgning av parkdelen.

För att förbättra trafiksäkerheten föreslås att hastigheten begränsas till 30 km/timme samt att cykelfält målas i ytterkant av körbanan. Cykelfälten medför ett definierat utrymme för cyklisterna samtidigt som körfältet tydligare begränsas till ett körfält för bilisterna. Alternativet att bygga cykelbanor har provats inom projektet men det medför en betydligt högre kostnad samt försämrad säkerhet vid korsningarna. Att tillåta cykling över Karlavägens parkrum är inte lämpligt då det inte är tillåtet att cykla i Karlavägens mittremsor (generellt gäller cykelförbud i Stockholms parker). att byggs en motriktad cykelbana mellan Karlaplan 5 och Fältöversten.

I samband med upprustningen av Karlaplan föreslås även att tre angränsande grönytor får en ny utformning. Karlavägens mittremsa öster om Karlaplan iordningställs på liknande sätt som den nyligen rustade västra delen av Karlavägen. Samma typ av markbeläggning, soffor, perennplanteringar och häckar föreslås.

Vid Narvavägen rustas ytan med en ny stenslättsbeläggning och nya soffor. Pollare placeras för att förhindra uppställning av bilar under träden.

Vid Karlaplan 1-3 tas dagens högvuxna busktytor bort. En öppnare utformning skapas genom klippta buskage, nya armaturer, nya soffor och ev. en lägre blomsterplantering. Övergångsstället läggs i nytt läge för att bättre stämma med rörelsemönstret.

Förslaget i sin helhet finns utlagd på www.stockholm.se under ”Gator, torg och parker”, aktuella projekt för innerstaden.

Samråd

Östermalms stadsdelsförvaltning har deltagit i programarbetet. Ett samråd hölls i samband med stadsdelsnämndens öppna möte 22 september 2005. De övervägande synpunkterna var att det är mycket positivt att en upprustning görs. Synpunkter som framfördes var bl.a. att inga parkeringsplatser bör tas bort varför alternativet att istället förlägga taxizonen i norra delen av Karlaplan uppskattades. De spontant uppkomna vägar som finns föreslås bli permanenta vilket flertalet uppfattar som riktigt, ett fåtal efterfrågar istället högre staket för att styra gångtrafikanterna. Cykelsituationen över Karlaplan diskuterades där önskemål om cykelbanor istället för cykelfält framfördes. En kortare motriktad cykelbana föreslås anläggas vid Karlaplans ytterkant mellan Fältöversten och Karlaplan 5 för cyklister som kommer västerifrån och skall fortsätta norrut via Fältöversten.

Östermalms stadsdelsförvaltning och nämnd stödjer förslaget till upprustning. Stadsdelsnämnden framför önskemål att hastigheten kring Karlaplan sänks till 30 km/tim vilket kommer att beaktas. Nämnden framför ett förslag att undersöka möjligheten att placera en staty över Albert Lindhagen på lämplig plats, frågan bör diskuteras vidare i samråd med Konstkansliet. Vidare önskar nämnden att alternativet där taxistationen behåller sitt nuvarande läge med en smalare angöring bör prövas vilket följer intentioner för fortsatt projektering. Stadsdelsförvaltningen och delar av nämnden (m), (fp) och (kd) önskar att upprustningen prioriteras så att byggstarten sker 2006 enligt tidigare tidplan. Trafikkontoret bedömer att detaljprojekteringen med framtagande av bygghandlingar tillsammans med entreprenadupphandling kommer ta 2006 i anspråk varför en realistisk byggstart först är 2007. I samband med detaljprojekteringen kommer även skyltningen av Karlaplan ses över så att den blir tydlig.

Översiktlig tidplan och ekonomisk plan

Vid genomförandebeslut färdigställs detaljprojekteringen och entreprenadupphandling under 2006 medan byggskedet genomförs 2007-2008.

Genomförandet inklusive programarbete och projektering beräknas uppgå till 8 miljoner. Medel för en upprustning finns reserverade i trafikkontorets verksamhetsprogram. Driftkostnaderna uppskattas bli oförändrade.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafikinämnden fattar genomförandebeslut om upprustning av Karlaplan samt anslutande trafikytor.

SLUT