

A
B
C
D
E

Kultur och Miljö
Östermalms
stadsdelsförvaltning

Tjänsteutlåtande

Sid 1 (7) 2005-10-05
Dnr 2005-990-340

Handläggare: Britt-Marie Alvem
Tfn: 08-508 10 449

Östermalms stadsdelsnämnd

Förslag till upprustning av Karlaplan. Remiss från trafikkontoret

Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden godkänner och överlämnar förvaltningens utlåtande som svar på trafikkontorets förslag till upprustning av Karlaplan.

Carina Lundberg Uudelepp
stadsdelsdirektör

Anders Lindgren
chef för Kultur och Miljö

ABCDE

Dnr 2005-990-340 sid 2 (7)

Sammanfattning

Trafikkontoret har utarbetat ett förslag till program för upprustning av Karlaplan. Förslaget omfattar sammanställning av historik kring platsen, inventering och analys av gaturummet samt förslag till förnyelse och upprustning. Programmet omfattar förslag till åtgärder både inne på Karlaplan och de omgivande trafikytorna och gångbanorna. Det knyter an till de upprustningar som nyligen utförts i Karla- och Narvavägens mittremsor.

Karlaplan är idag en av de viktigaste platserna på Östermalm. Många människor passerar och vistas här dagligen. Den utgör en mötesplats för boende, besökare och de som arbetar i stadsdelen. Platsen betraktas som en finpark med relativt hög skötselintensitet och den utnyttjas frekvent. Idag finns en mängd problem som nu föreslås få en lösning.

Trafikkontorets föreslagna tidplan innebär att projekteringen (framtagandet av arbetshandlingar) kommer att ske under 2006 och att byggnationen kommer att ske under 2007-8. Den föreslagna tidplanen innebär en förändring mot tidigare planering där byggstart utlovats till 2006. Stadsdelsnämnden har i det investeringsförslag som stadsdelsnämnden lämnat till trafikkontoret, prioriterat upprustningen av Karlaplan till 2006.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom programområdet Kultur och Miljö.

Bakgrund

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. Karlaplans fasader och parkens utformning följer varandra. Den södra sidans fasader på husen som började byggas på 1880-talet är svagt konkava och följer därmed Lindhagens ursprungliga intention. Den norra sidans klassicistiska hus kom till först på 1920- o 30-talen efter Ragnar Hjorts förslag då regleringen av Gärdet framställdes.

Den första planteringen av platsen 1896 bestod av ett 30-tal lindar och buskage. På grund av gasläckage togs lindarna bort 1905 och ersattes av en gräsrunnel med en ensam lönn i mitten. Under första världskriget uppläts många av stadens grönytor, däribland Karlaplan till grönsaksodling. Inför återställandet i början av 1920-talet togs flera förslag fram på en ny utformning av platsen. Redan följande år påbörjades genomförandet.

ABCDE

Dnr 2005-990-340 sid 3 (7)

Sedan dess har platsen behållit sin utformning med en centralt placerad rund damm, dubbla trädrader i cirkelform, gräs och planteringar. Genom trafikomläggningar från mitten av förra seklet har den yttre formen påverkats så att den norra delen av parken är avskuren.

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 platsbildningar, en s.k. stjärnplats.

I den förestående upprustningen föreslås att med tämligen enkla medel återskapa karaktären av finpark genom att iordningställa och strama upp dagens slitna parkrum och angränsande grönytor. Den monumentala karaktären behålls. Föreslagen upprustning är en fortsättning på de investeringar som gjorts under senare år av Karlavägens mittremsor och Narvavägen. I förslaget ingår även målning av cykelfält för att förbättra trafiksäkerheten.

Samråd har hållits i samband med Östermalms stadsdelsnämnds öppna möte den 22 september 2005. Personal från stadsdelsförvaltningen har medverkat under programarbetet.

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 stor del av Karlaplan.

Gräsmattorna är delvis nedtrampade och grusytorna ojämna. Vegetation i form av buskytor förtar intrycket av den cirkulära allmén. Skeva entréer vid övergångställen 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 i parken och spännarmaturer 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 nio 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

ABCDE

Dnr 2005-990-340 sid 4 (7)

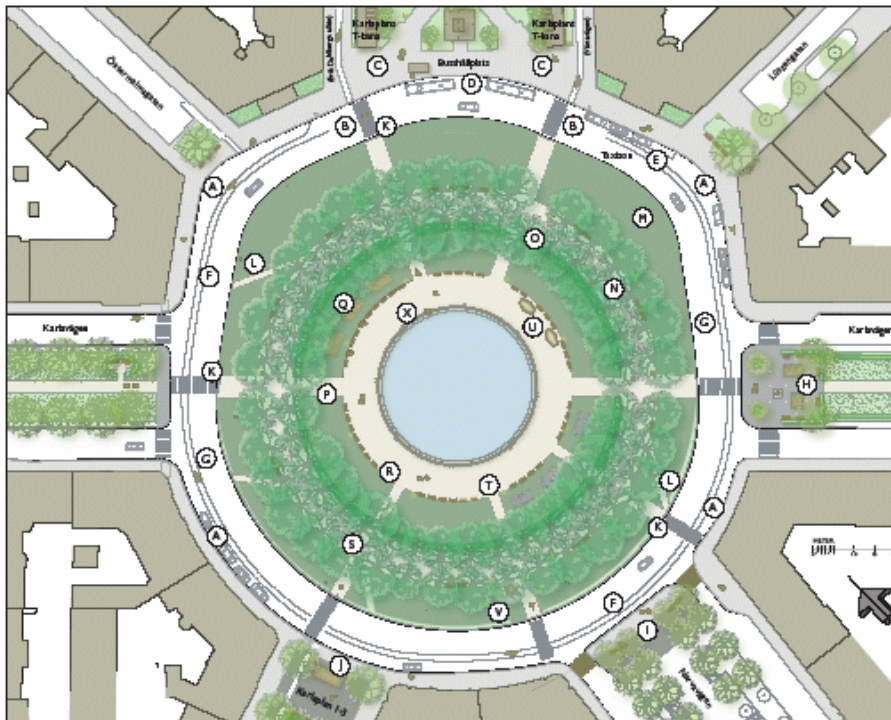
många cyklar över Karlavägens parkrum eller mot körriktningen. Stora strömmar av fotgängare rör sig över platsen. Detta innebär att det förekommer konflikter mellan och inom de olika trafikslagen.

Trafikkontorets förslag

(Versaler inom parentes hänvisar till illustrationen på sidan 4.)

Förslaget innebär att den befintliga utformningen till största delen behålls. Parkrummet får en allmän upprustning vad gäller markbeläggning, utrustning och vegetation. Gräs- och stenmjölsytorna rustas (P). Entréer tydliggörs och förläggs i lägen som stämmer med dagens rörelsemönster (A och K). Alla övergångar och passager utformas enligt stadens riktlinjer för tillgänglighet.

Vegetationen som står utanför almallén tas bort för bättre överblick och för att tydliggöra den cirkelformade almallén. Hörsholmsalmarna har inventerats och vissa beskärningsåtgärder har genomförts under 2003 (N). Den klippta lindhäcken är i relativt gott skick och bibehålls (O). Nya blomsterplanteringar ersätter dagens rosenrabatter(Q). Karlaplans parkbelysning samt belysningen över körytorna håller god standard.



ABCDE

Dnr 2005-990-340 sid 5 (7)

Nya soffor och papperskorgar placeras i inre delen av Karlaplan (R). Sofforna i almallén är nyligen . På 1950-talet var Karlaplan en viktig lekyta för att idag endast inrymma en enkel sandlåda. Någon typ av småbarnslek (så som sandlåda, gungdjur) bör återfinnas med lämplig platsanknuten utformning (U). Armaturerna bedöms däremot vara så pass nya att de inte behövs bytas ut (T). Ytorna kring dammen föreslås bli en enhetlig, grusad yta (X).

I norra delen av Karlaplan utvidgas parkdelen genom att taxistationen flyttas och Karlaplan återfår den form den hade på 1930-talet (E). Detta medför förbättringar för träden samtidigt som förbindelsen mellan Fältöversten och Karlaplan förbättras, visuellt och funktionellt. Enligt förslaget kan en taxiuppställning för fyra bilar förläggas vid trottoaren mellan Värtavägen och Lützengatan, i det fallet utgår motsvarande antal parkeringsplatser. Alternativt kan taxiuppställning ligga kvar utmed Karlaplans norra kantstenen i mindre omfattning även efter en utvidgning av Karlaplan.

För att förbättra trafiksäkerheten vid Karlaplan föreslås 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 tidigare prövats inom projektet men ströks p g a den ökade kostnaden och för att problem med snöröjning skulle komma att uppstå. Att tillåta cykling över Karlaplans parkrum är inte lämpligt då det inte är tillåtet att cykla i Karlavägens mittremsor eller i stadens parker över huvudtaget. (F)

Den första delen av 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. (H)

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

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

ABCDE

Dnr 2005-990-340 sid 6 (7)

Samråd

Östermalms stadsdelsförvaltning har deltagit i programarbetet. Ett samråd hölls i samband med stadsdelsnämndens öppna möte 22 september 2005 och samrådstiden gick ut 30 september. 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 förslaget att istället förlägga taxizonen i norra delen av Karlaplan uppskattades. Önskemål om cykelbanor istället för cykelfält framfördes. Vidare påtalades säkerhetsaspekter vid korsningarna. Flertalet var för ett permanentande av smitvägar.

Synpunkter som kommit till stadsdelsförvaltningen har förts vidare till trafikkontoret.

Översiktlig tidplan och ekonomisk plan

Vid genomförandebeslut i Trafiknämnden under hösten 2005 färdigställs detaljprojekteringen under 2006 och byggnationen genomförs 2007-2008.

Genomförandet inklusive programarbete och detaljprojektering beräknas uppgå till ca åtta miljoner. Medel för en upprustning finns reserverade i trafikkontorets verksamhetsprogram. En noggrannare kalkyl kommer nu att tas fram. Driftkostnaderna uppskattas bli oförändrade.

Stadsdelsförvaltningens synpunkter på Trafikkontorets förslag

Karlaplan är idag en av de viktigaste platserna på Östermalm. Många människor passerar och vistas här dagligen. Den utgör en mötesplats för boende, besökare och de som arbetar i stadsdelen. Platsen betraktas som en finpark med relativt hög skötselintensitet och den utnyttjas frekvent. Idag finns en mängd problem som nu föreslås få en lösning.

Platsens monumentala karaktär beror inte minst på den unika alléringen av hörsholmsalm, *Ulmus minor 'Hoersholmiensis'*. De bidrar till den variation som finns på platsen mellan ljus och skugga, öppet och slutet. Almarna har en begränsad och svårbedömd livslängd av flera skäl, inte minst på grund av trädens relativt höga ålder och almsjukans eventuella inverkan. Trots att träden fanns vara i tämligen god kondition vid trädinventeringen 2003 har under den senaste sommaren ett par grenar fallit från träden och det är viktigt att följa upp trädens kondition även fortsättningsvis. Det är viktigt att behålla och förstärka det rumsskapande element som de utgör tillsammans med fasaderna. Det är svårt eller t o m omöjligt att ersätta enstaka träd i allén om behovet skulle uppstå.

ABCDE

Dnr 2005-990-340 sid 7 (7)

Platsens överdimensionerade trafikytor skulle väl kunna ge plats för det ökade behovet av cykelbanor och gångytor. Taxihållplatsen som ligger på en gammal busshållplats förtar en del av platsens karaktär, skymmer sikten och försvårar kontakten mellan Karlaplan och ytorna norr om den samma. Taxihållplatsens placering och omfattning bör studeras vidare.

Upprustning av grönytorna samt att byta rosrabatterna mot perennrabatter som knyter an till Karlvägens upprustning ses av förvaltningen som ett välkommet inslag. När asfaltsyterna runt dammen ses över får den nya utformningen inte försvåra eller rent av omöjliggöra driften av dammanläggningen. Att få en sammanhållen utformning av ytorna är inte desto mindre viktigt. De mest frekventerade av smitvägarna bör permanentas för att tillgodose de passerandes behov.

I samband med upprustningen av Karlaplan föreslås även att tre angränsande grönytor får en ny utformning och dessa är mycket viktiga. Lindhagens intention var att förena staden med Södra Djurgårdens naturområden genom Narvavägen. Därför är det viktigt att skapa och förstärka den kontakten mellan Karlaplan och Narvavägen. Bilparkeringar och skyltplaceringar etc. får inte skymma platsens siktlinjer. Platsen bör utformas på så sätt att den stämmer överens med de under 1990-talet upprustade delarna av esplanaden. Platsen öster om Karlaplan i Karlavägens mittremsa rustas så att den överensstämmer med de västra delarna. Vid Karlaplan 1-3 sker otillåten parkering i cykelbanan, vilket måste förhindras. Platsen bör få en enkel utformning som dock stämmer med övriga ytor. De förvuxna rhododendronbuskagen och thujorna tas bort.

Trafikkontorets föreslagna tidplan innebär att projekteringen (framtagandet av arbetshandlingar) kommer att ske under 2006 och att byggnationen kommer att ske under 2007-8. Den föreslagna tidplanen innebär en förändring mot tidigare planering där byggstart utlovats till 2006. Stadsdelsnämnden har i det investeringsförslag som stadsdelsnämnden lämnat till trafikkontoret, prioriterat upprustningen av Karlaplan till 2006.

Förslaget till upprustning av Karlaplan finns presenterat på www.stockholm.se/ostermalm

SLUT