



Anne Kemmler
Anläggning
08-508 263 45
anne.kemmler@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2008-02-12

Upprustning av Karlaplan. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner slutredovisning av upprustning av Karlaplan.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Lars Jolérus
Avdelningschef

Anne Kemmler
Tf Enhetschef

Sammanfattning

Upprustning av Karlaplan samt förnyelse av angränsande trafikytor har genomförts under 2006-2007.

Karlaplan utgör en monumental plats i Östermalms gatunät och är det nav där Karlavägen och Narvavägens esplanader knyts samman. Målet med upprustningen har varit att behålla nuvarande utformningen men med enkla medel anpassa platsen till dagens behov vad gäller funktioner och utformning.

Parkrummet har fått en allmän upprustning av markbeläggning, utrustning och vegetation. I norra delen av Karlaplan har parkdelen utvidgats genom att taxistationen har flyttats och Karlaplan återfått sin ursprungliga form.

Detaljprojekteringen genomfördes under 2006 och upprustningen under slutet av 2006 och under 2007.

Kostnaden för projektet beräknades i genomförandebeslut till 8 Mkr. På grund av ökade kostnader på marknaden under projektets gång har ett reviderat

genomförandebeslut på kontorsnivå upprättats där projektet budgeterats till 12,9 Mkr.

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. Karlaplan är en vacker platsbildning som har en grundutformning som är väl fungerande. Anläggningen har blivit sliten och tillägg till platsen förvanskade den ursprungliga formen. Upprustningen ska med enkla medel återskapa karaktären av finpark. 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.

Sedan anläggandet har platsen behållit sin utformning med en centralt placerad rund damm, dubbla trädrader i cirkelform, gräs och planteringar. Däremot har trafikåtgärder från 1950-talet medfört att den norra parkdelen genomskurits.



Karlaplan ev. 1920-tal

Analys och måluppfyllelse

Målet för investeringen har varit att värna Ragnar Hjorts utformning av Karlaplan från 1929. Den monumentala karaktären behålls och karaktären av finpark har i upprustningen återskapats, genom att iordningställa och strama upp dagens slitna parkrum och angränsande grönytor.

Belysningen i form av parkstolpar och spännarmaturer över körbanor är i gott skick och har inte åtgärdats.

Parkrummet har fått en allmän upprustning av markbeläggning, utrustning och vegetation. Gräs- och stenmjölsytorna har renoverats och förnyats. Entréer har tydliggjorts och förlagts i lägen som stämmer med dagens rörelsemönster. Alla övergångar och passager har uformats enligt stadens riktlinjer för tillgänglighet. Vegetationen som står utanför almallén har tagits bort för att få bättre överblick och för att tydliggöra den cirkelformade almallén. Nya blomsterplanteringar har ersatt tidigare rosenrabatter. Karlaplans parkbelysning samt belysningen över körytorna håller god standard och har inte åtgärdats. Ytorna kring dammen har fått en enhetlig grusad yta. Soffor och papperskorgar placerade i inre delen av Karlaplan har bytts ut. Sofforna i almallén är i gott skick och har behållits. En sandlåda har placerats i den inre delen av Karlaplan.

I norra delen av Karlaplan har parkdelen utvidgats genom att taxistationen har flyttats och Karlaplan återfått sin ursprungliga form från 1930-talet. Detta har medfört förbättringar för träden samtidigt som förbindelsen mellan Fältöversten och Karlaplan förbättrats

För att förbättra trafiksäkerheten har hastigheten begränsats till 30 km/timme. Cykling över Karlaplans parkrum är inte tillåtet (generellt gäller cykelförbud i Stockholms parker) en kortare motriktad cykelbana har byggts mellan Karlaplan 5 och Fältöversten.

I samband med upprustningen av Karlaplan har även tre angränsande grönytor fått en ny utformning och upprustning. Karlavägens mittremsa öster om Karlaplan har iordningställts på liknande sätt som den nyligen rustade västra delen av Karlavägen. Samma typ av markbeläggning, soffor och perennplanteringar har utförts. Vid Narvavägen har ytan under träden fått ny stenmjölsbeläggning och nya soffor. Pollare har utplacerats för att förhindra uppställning av bilar under träden. Karlaplan 1-3 har fått en öppnare utformning med klippta buskage, nya armaturer, nya soffor och en lägre buskplantering. Övergångstället har fått ett nytt läge för att bättre stämma med rörelsemönstret.



Karlaplan, illustration



Tidsplan och ekonomi

Program för upprustning togs fram under 2005 och detaljprojektering genomfördes under 2006. Upphandling av entreprenaden och genomförandet har skett med start i slutet av 2006 och färdigställande i slutet av 2007. Mindre planteringsarbeten återstår som kommer att slutföras under våren 2008.

Genomförandet inklusive programarbete och projektering har i genomförandebeslut i Trafiknämnden 2005-11-29 beräknats till 8 Mkr. Inför upphandling av entreprenadarbetena gjordes en revidering av kalkylen där kostnaden för genomförandet bl a på grund av ökade priser på marknaden, hade ökat. Ett reviderat genomförandebeslut på kontorsnivå upprättades 2006-11-29 på 12,9 Mkr.

Sammanställning

Aktivitet	Totalkostnad	Reviderat Genomförandebeslut
Egen tid	425 000	400 000
Program	150 000	600 000
Projektering	1 325 000	850 000
Generalentreprenörer	10 650 000	10 350 000
Byggledning	400 000	350 000
Övrigt		100 000
Oförutsett		250 000
Summa	12 950 000	12 900 000

Driftkostnader

Upprustningen medför inga ökade driftskostnader.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden godkänner slutredovisningen.

Slut