



STADSBYGGNADSKONTORET
PLANAVDELNINGEN
Anna Rex
Tfn 08-508 275 96

SAMRÅDSHANDLING
DNR 2011-08525-54

I(22)

Planbeskrivning Detaljplan för Odenplan och Adlern Mindre 34 m.m. i stadsdelen Vasastaden, S-Dp 2011-08525



Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning och genomförandebeskrivning.

Medverkande

Planen är framtagen av Anna Rex i samarbete med Britt-Marie Salmén, trafikkontoret och Victoria Zimmermann Grönros, exploateringskontoret. Från trafikkontoret har även Per-Inge Ahlström medverkat.

Planarbetet har inneburit samarbete med ett stort antal aktörer men framförallt Citybanans organisation (Kjell Werner och arkitekt 3X Nielsen), Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv (genom Jörgen Rahm och arkitekt Louise von Bahr Equator European Architects), cykelgaraget har tagits fram av Ahlqvist & Almqvist Arkitekter. Cykelgaragets entrébyggnad och torgets disposition har gestaltats av Kod Arkitekter.

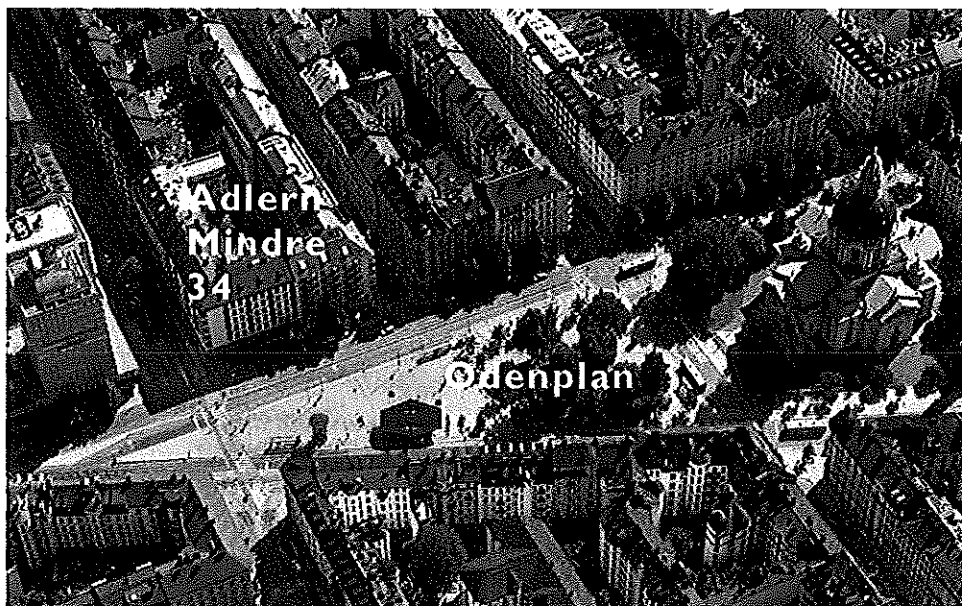
Planens syfte

Planen syftar till att möjliggöra en flexibel torgyta med en serveringsbyggnad och entrébyggnad till kollektivtrafiken. Viktiga siktlinjer tillvaratas, främst axeln mellan Gustav Vasa kyrka och Stadsbiblioteket. Planen syftar också till att möjliggöra ett cykelgarage och en gångtunnel under Odengatan som skapar en ny entré till kollektivtrafiken i hörnet Odengatan/Norrtullsgatan, samt möjlighet till om- och tillbyggnad av fastigheten Adlern Mindre 34.

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

Planområdet består av fastigheten Adlern Mindre 34 som ägs av Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv. Endast en minde del av Vasastaden 2:99, som ägs av Stockholms kommun, berörs av planförslaget.



Snedbild över Odenplan innan bygget av citybanan.

Tidigare ställningstaganden

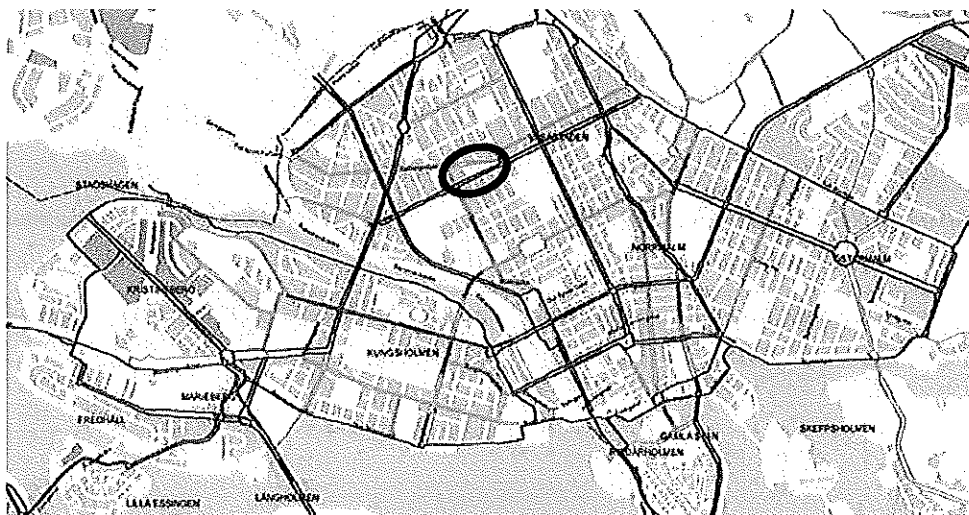
Översiktsplan

Enligt Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm är Odenplan redan idag en stark knutpunkt i innerstaden. När Citybanan tas i bruk, kommer området få stor regional betydelse. Vid Odenplan pågår bygget av den nya pendeltågsstationen. Trycket på förändringar i dessa delar av innerstaden förväntas öka i samband med att den regionala tillgängligheten förbättras. Staden medverkar till att möta den ökade efterfrågan på lokaler för kommersiell och offentlig service kring Odenplan. Torget ska förstärkas med trygga öppna mötesplatser och en tydlig rumslig karaktär. En fortsatt planering för säkra och gena gång- och cykelstråk krävs i samband med att Citybanan öppnas.

Förnyelsen av city ska vidareutvecklas i enlighet med stadens budget med fokus på aktiva stadsmiljöer, attraktiva huvudstråk och modern och blandad citybebyggelse. Cityförnyelsen ska utgå från ett helhetsperspektiv och ett större geografiskt område eftersom många cityfunktioner redan i dag finns i omgivande områden, bland annat vid Stureplan. Ett av de viktigaste framtida sambanden från city är norrut mot Odenplan.



Kartutsnitt från Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm



Huvudsakliga cykelstråk i innerstaden. (Cykelplan 2012, remissversion)

Detaljplan

För fastigheten Adlern Mindre 34 gäller idag detaljplan Pl 1822 från 1937 och tilläggsplanerna Pl 7558, T-Dp 2003-10095-54 och T-Dp 2007-36070-54.

Pl 1822 föreskriver en byggnad i fem alternativt sex våningar där en för affärsändamål inredd entrévåning är tänkbar. Denna affärsvåning får även gå ut under ett gårdsbjälklag. Enligt denna plan får vinden ej inredas för bonings- eller arbetsrum.

I tilläggsplanen Pl 7558 från 1977 föreskrivs bostadsanvändning i enlighet med zonplan 70. Tilläggsplan 2003-10095 fastställdes 2004 och syftar till att upphäva det vindsinredningsförbud som återfanns sedan tidigare. Tilläggsplanen inför också en varsamhetsbestämmelse som syftar till att motverka för stora eller på annat sätt olämpligt utformade eller placerade takkupor i exponerade lägen om vindsinredning blir aktuell.

För den del som berör Vasastaden 2:99 berörs en stadsplan från 1879. Marken för Odenplan regleras som gatumark.

Tilläggsplan 2007-36070 (2008) som gjordes inför Citybanans genomförande, reglerar även underbyggnadsrätten för tunnelbanan och redovisar djupbyggnadsbegränsningar för fastigheterna som ligger längsmed pendeltågets och tunnelbanans sträckning. För planområdet varierar djupbyggnadsbegränsningen mellan +4, +7 och +13 meter. Bestämmelserna för djupbyggnadsbegränsningarna i tilläggsplanen förs över till den nya plankartan. Anläggningarnas skyddsutrymme måste beaktas.

Bakgrund

Kommunala beslut i övrigt

Utvecklingen av Odenplans torgyta genomförs inom ramen för Citybanan. Torget kommer att förses med en ny entrébyggnad till pendeltåget och tunnelbanan. Enligt gällande avtal mellan staden, landstinget och trafikverket ska Citybaneprojektet återställa Odenplans torgyta enligt stadens anvisningar.

Inom fastigheten Adlern Mindre 34 på Odengatans södra sida fick stadsbyggnadskontoret under våren 2009 beslut om start-PM (2009-01710) för att påbörja ett planarbete med ny bebyggelse för handel och kontorsändamål samt att möjliggöra nya kopplingar under mark. Samtidigt beslöt även exploateringsnämnden om markanvisning för bostäder inom Adlern Mindre 34 till Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv samt till SL för att utreda gångpassage under Odengatan med mindre handelsytor.

Planarbetet för Adlern Mindre 34 och Odenplans cykelgarage har arbetats samman för att kunna redovisa helheten för den nya kollektivtrafikknutpunkten med underjordisk cykelparkering och en ny entré till kollektivtrafiken på Odengatans södra sida genom en ny gångtunnel. Detta planförslag innebär att påbörjat detaljplanearbete för en underjordisk galleria vid Odenplan läggs ned.

Medborgarinflytande

Utformningen av Odenplan har engagerat medborgare sedan lång tid tillbaka, flera grupper och individer har framfört synpunkter vid olika tillfällen. Under slutet av 90-talet bedrevs byggforskningsprojekt "Mötesplats Odenplan", där medborgargrupper och staden deltog för att få fram förslag till såväl ett bättre torg som trafikföring kring Odenplan. På uppdrag av exploateringsnämnden genomförde exploateringskontoret ett rådslag under hösten 2008, då handels-etablering var aktuell. Resultatet från rådslaget var inte homogent utan det visade på en stor variation och motstridigheter i de synpunkter som framkom.

Staden har i möjligaste mån arbetat in de synpunkter som inkommit under tidigare processer. Ambitionen är att skapa en attraktiv resandeplats, som upplevs som trygg, säker att vistas på och passera och som ger Vasastaden ett karaktärsfullt ansikte mot omvärlden.

Miljöförutsättningar

Geotekniska och hydrologiska förhållanden

Hydrogeologiska förhållanden

Vid Odenplan finns en förhållandevis smal jordfylld bergsvacka, som sträcker sig från Vasaparken i väster till Norrtullsgatan i öster. Från en bergtröskel vid Dalagatan på nivån ca +17, sluttar berget relativt kraftigt mot öster ner mot en bergtröskel på nivån ca +6 vid Norrtullsgatan. I Odengatans sträckning ligger bergnivån mellan ca +3 och ca +10.

Grundvatten och dagvatten

Vid Odenplan förekommer delvis dubbla grundvattenmagasin i jordlagren. *Ett övre grundvattenförande jordlager* förekommer i fyllnadsmaterial i östra delen av Odenplan och söder om Odenplan samt i lerans övre spruckna del. Magasinen är påverkade av dränerande ledningsgravar och källare och förefaller inte helt uthålliga – de töms tidvis. Grundvattennivåerna ligger här mellan +18 och +19, det vill säga 9 till 12 meter över nivåerna i det undre magasinet. Detta tyder på att de olika lagren har en mycket begränsad hydraulisk förbindelse.

Ett undre grundvattenförande jordlager förekommer i moränen som överlagrar berget. Det är väl avgränsat mot norr och söder av höga berglägen. De övre och undre magasinerna i jord separeras således av lerlager, medan det undre magasinet i jord och berggrundsvattenmagasinet står i direkt kontakt med varandra.

En sänkning av grundvattennivån i det övre grundvattenmagasinet i jord kan medföra att byggnader grundlagda på träpålar och/eller rustbädd skadas genom att luftens syre kommer i kontakt med trävirket. Detta förhållande gäller byggnader på fastigheten Karlavagnen 10 och 11 mot Odengatan, Upplandsgatan och Vegagatan. Pålavskärningsnivån är där +17,1.

Odenplan består idag av hårdgjorda ytor och dagvattnet avleds via ledningar. Gustav Vasas kyrkogård och vissa innergårdar bidrar däremot till grundvattenbildningen.

De omfattande schaktningsarbetena som genomförts i området i samband med bygget av Citybanan kan i sämsta fall leda till försämrad balans i grundvattenmagasinen. Tillkott av dagvatten är därför fördelaktig för att göra grundvattennivån mer robust. Möjligheten att föra ner dagvatten till det övre grundvattenmagasinet ska utredas vidare under det fortsatta planarbetet.

Störningar och risker

Elektromagnetiska fält

Tunnelbane- och pendeltågsdrift genererar elektromagnetiska fält. Dessa avtar relativt snabbt och ger inte upphov till begränsningar för markanvändning eller bebyggelse.

Markföroreningar

Eftersom det förekommer mäktiga lager med utfyllnad finns en risk att markföroreningar påträffas under schaktningsarbetena. Miljörisken bedöms var liten, men måste beaktas.

Luftkvalitet

Översiktliga beräkningar visar att kvävedioxidhalterna i dag ligger relativt långt under miljökvalitetsnormen och successivt renare fordon kommer att leda till ytterligare lägre kvävedioxidhalter.

Partikelhalterna kring Odenplan ligger däremot i intervallet strax under normen. Eftersom luftföroreningshalterna är relativt höga i gatumiljön bör lämpligaste placering och utformning av friskluftsintag till verksamheter under mark utredas (handel, cykelgarage, kollektivtrafik).

Buller, vibrationer

De nya bostäder som skapas inom aktuell detaljplan utgörs av gårdshus och takvåningar. På gården är bullernivåerna låga eftersom miljön skyddas av bebyggelse. Stadens översiktliga bullerberäkningar visar att bullernivåerna ligger precis över gränsvärdet 2 m över mark. Tillkommande bostadsbebyggelse ligger betydligt högre upp varför det kan antas att bullernivåerna är lägre. Nya bostäderna ska utformas som genomgående lägenheter med hälften av boningsrummen mot den tysta gårdssidan och med en god ljudmiljö inomhus.

Ytor för handel och bostäder ska projekteras och byggas så att buller och vibrationer från fordonstrafik, tunnelbanan och pendeltåg inte uppstår.

Stadsbild

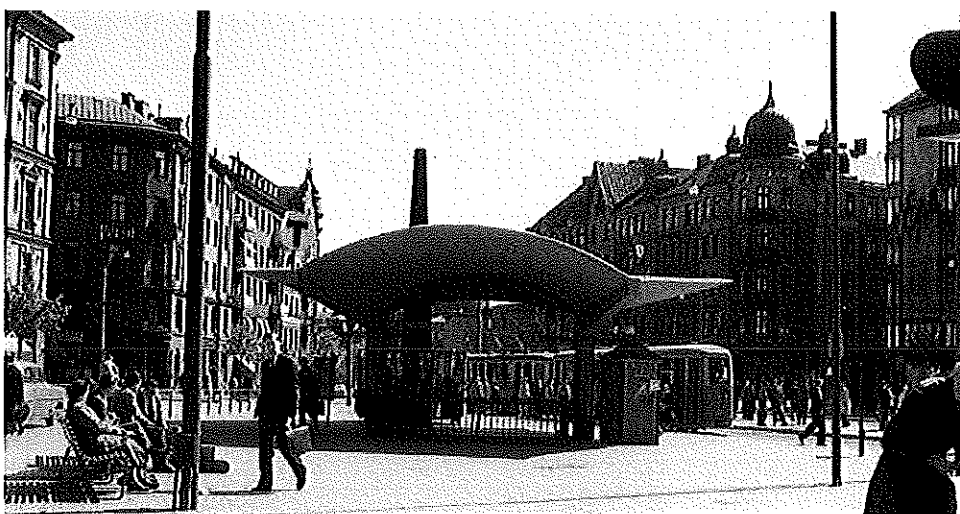
Odenplan anlades vid förra sekelskiftet i mötet mellan allégatorna Odengatan och Karlbergsvägen. Redan i Lindhagensplanen från 1866 hade platsen fått sin triangulära form genom att Karlbergs allé, som förband Karlbergs slott med Observatorielunden, löpte snett genom det nya kvarterssystemet. Platsen, med den kvarvarande allén som ett starkt motiv, byggdes ut med slutna bostadskvarter under 1890-talet. Det rätvinkliga rutnätssystem för kvarteren, som etablerats på Norrmalm, byggdes vidare norrut. Platsen kompletterades på sin västra sida med Gustav Vasa kyrka färdigställd 1906 och ritad av Agi Lindgren inspirerad av italiensk senbarock. Platsen fick sitt namn Odenplan 1925.

Karlbergsvägen hade från början förgårdsmark fram till Norrtullsgatan. 1937 köpte staden förgårdsmarken och trafiken gavs då mera utrymme. Platsen blev sedan allt mer beskuren av en ökande trafik med bl a omfattande uppställningsplatser för flera busslinjer. Odenplan har byggts om många gånger och när tunnelbanan byggdes ut på 1950-talet tillkom bl a det karaktäristiska tunnelbaneentréetaket och Sippans kiosk. Vid högertrafikomläggningen år 1967 leddes busstrafiken in på torget.

År 2000 genomfördes en omfattande upprustning av platsen med ny granitbeläggning på en mer samlad triangulär torgyta fri från trafik. Torget utvidgades 14 m mot Odengatan. Busshållplatserna förlades runt torget, och trafikanterna kan sedan dess förflytta sig bekvämt mellan färdmedlen. Störande skorstenar, ventilationsschakt, trappor och reklam rensades bort och de tekniska funktionerna samlades i ett sidoordnat glastorn. Karlbergsvägens och Odengatans alléer kompletterades, som ett led i att fullfölja Albert Lindhagens idéer med träd i gaturummen.



Odenplan år 1930 (foto: Stockholms stadsmuseum)



Odenplan år 1957 (foto: Stockholms spårvägmuseum)

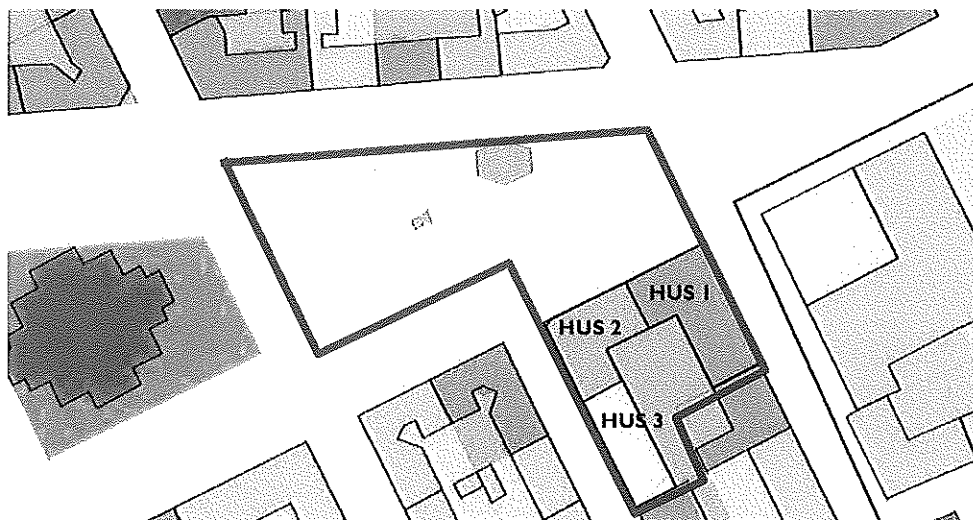
Kulturhistoriskt värdefull miljö

Kulturlandskap

Planområdet ligger inom den täta kvartersstaden och ingår i begreppet stenstaden. Innerstaden ingår i ett område av riksintresse för kulturvården enligt 3 kap 6§ miljöbalken.

Bebyggelse

Enligt Stadsmuseet klassificeras omgivande fastigheter i huvudsak som *fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt* (grönmärkta byggnader) eller som *fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kultur historiskt värde* (gulmärkta byggnader). För Adlern Mindre 34 är huvuddelen av bebyggelsen grönklassad, medan byggnaden mot Vegagatan är en *fastighet med bebyggelse uppförd 1960 eller senare och som ännu ej klassificerats*.



Kartutsnitt över stadsmuseets kulturhistoriska klassificering över bebyggelsen i Stockholm



Hörnet Odengatan/Norrtullsgatan, "hus 1"



Hörnet Odengatan/Vegagatan, "hus 2" och fasaden mot Vegagatan, "hus 3".

Byggnadshistorik beskrivning av befintlig bebyggelse inom fastigheten Adlern Mindre 34 (enligt Antikvarisk förundersökning, okt 2009)

Byggnaderna finns inventerade i stadsmuseets inventering Sydvästra Vasa-staden 1987. Odengatan 71, Norrtullsgatan 17, Vegagatan 18 ritades av arkitekt Ivar Tengbom som bostads-, kontorshus och varuhus. Hus 1 (för husnummer se bilder på föregående sida) byggdes 1929-30 och hus 2 1938-40. Hus 3 på Vegagatan 14 ritades 1972-74 av NSW Arkitektkontor (Nilsson Sundberg Wirén).

Hus 1 har bottenvåningen och trappan på plan ett klädd med grå kalksten däröver gråvit slätputs (tidigare gulavfärgad kvastad slätputs enligt inventering). Balkongerna har enkla svarta smidesräcken. Gårdsfasader har gul stänkputs. Svart skiffertak mot gatan, plåt mot gården. Entréerna glasade vindfångsdörrar, grå kalkstensgolv och dekorationsmåleri i taket.

Hus 2 har bottenvåningen klädd med ljusgrå flammig marmor. Ljusgul slätputs, burspråk och balkonger, skiffertak mot gatan och plåttak mot gården. Entréerna har golv och väggbröstningar i marmor. Stentrappor.

Hus 3 har bottenvåning klädd med konststensplattor i gråbrun nyans. Däröver sprutputs i två olika bruna nyanser. Fasadpartierna runt fönstren är plåtklädda. Övre våningen är indragen med fristående betongelement längs hela fasaden gårdsfasader har sprutputs. Plåttak över hela byggnaden.

Ett flertal ombyggnader har under årens lopp ägt rum i varuhuset och i fastighetens övriga butikslokaler. Samtliga byggnaders exteriörer har arkitektoniska och tidstypiska kvaliteter med höga arkitektoniska värden från tiden. Särskilda värden har de båda hörnhusen med fasader mot Odenplan med sidogator. Värdena består i välproportionerade funktionalistiska fasader med detaljer och vackra bevarade skiffertak. Taken har ett förhöjande miljövärde även för kringliggande fastigheter och torgmiljön runt Odenplan. Bottenvåningarna till varuhus och butiker i de båda husen har byggts om och anpassats efter olika behov under årens lopp.

Enligt kraven i PBL 3 kap gäller följande för grön- och blåklassad bebyggelse; 3 kap 10§ Tillbyggnader, ombyggnader och andra ändringar av en byggnad ska utföras varsamt så att byggnadens särdrag beaktas och dess byggnadstekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden tas till vara. 3 kap 12§ Byggnader, som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt eller som ingår i bebyggelseområde av denna karaktär får inte förvanskas. Byggnader som avses i 12§ ska underhållas så att deras särart bevaras. 3 kap 13§ Underhållet ska anpassas till byggnadens värde från historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt samt till omgivningens karaktär.

Gator och trafik

Gatunät

Planområdet omges av Karlbergsvägen, Odengatan, Norrtullsgatan och Vega-gatan, och befinner sig i den centrala delen av stadens väv av gator.

Biltrafik

Parkering sker i huvudsak på gatumark eller i parkeringsgarage inom kvartersmark. Då platsen har hög tillgänglighet med kollektiva färdmedel planeras inte för mer parkering. Möjligheten att införa ett antal bilpolsplatser i befintligt garage i fastigheten Adlern Mindre 34 ska utredas.

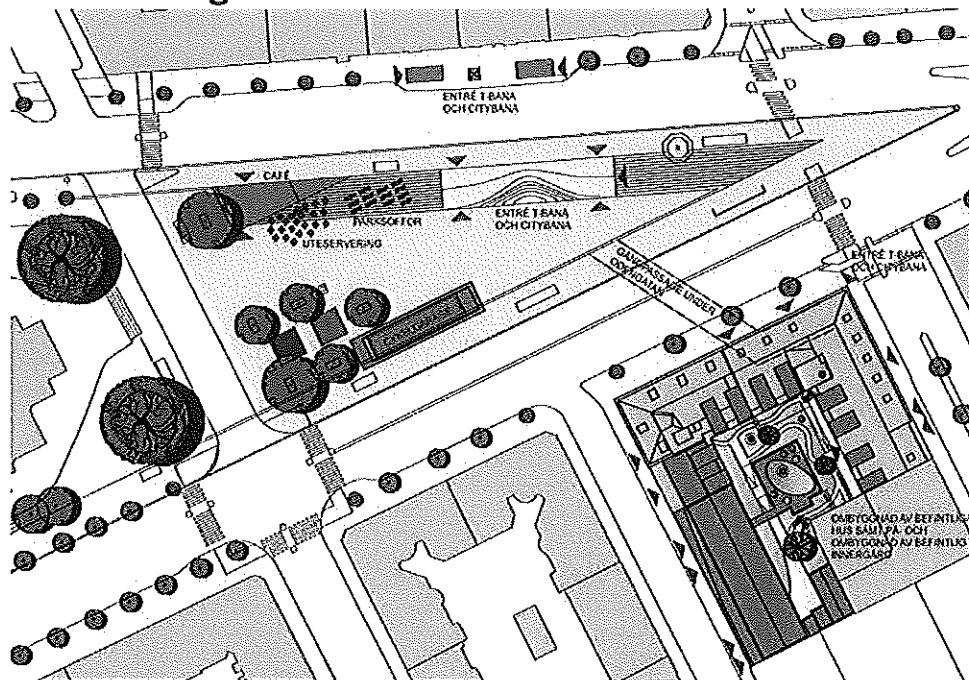
Kollektivtrafik

Odenplan har alltid varit en viktig plats för resande. Redan när stenstaden byggdes ut vid sekelskiftet blev Odenplan en knutpunkt för Norrmalms häst-spårvagnar. Tunnelbanans öppnande år 1952 var en milstolpe i stadens kommunikationshistoria. Nu är det pendeltågets utbyggnad som sätter 2000-talets avtryck på Odenplan och dess omgivning. Genom Citybanans tillkomst kommer Odenplansområdet att få en ökad betydelse som regional knutpunkt för kollektivtrafiken och mötesplats med ökande strömmar av människor. Platsen beräknas bli Sveriges näst största knutpunkt för kollektivtrafik efter Centralstationen.

Citybanan innebär ett förändrat resandemönster för byte mellan pendeltåg, tunnelbana, buss och gång-/cykeltrafik. Odenplan blir ett alternativ till att åka via Centralen då Karlbergs pendeltågsstation ersätts med Odenplan. Utbyggnaden av Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden innebär också en stor ökning av antalet resenärer.

En stor del av omstigningen kommer att ske under jord, mellan pendeltåg och tunnelbanan, men fotgängarströmmarna kommer också att öka markant på torget, mot bussar och omgivande gator. Busslinjerna kan komma att behöva förstärkas och kräva mer hållplatsutrymme. I samband med planeringen för stadens framtida kollektivtrafik pågår framtagandet av en stomnäs- och spårvägsstrategi, som kan komma att påverka kollektivtrafiken runt torget.

Planförslag



Detaljplanen reglerar nytt cykelgarage, handelsytor och gångpassage under Odengatan. Detaljplanen reglerar även om- och tillbyggnad inom fastigheten Adlern Mindre 34. (Illustration: Sweco Architects /Equator European Architects/ KOD Arkitekter)

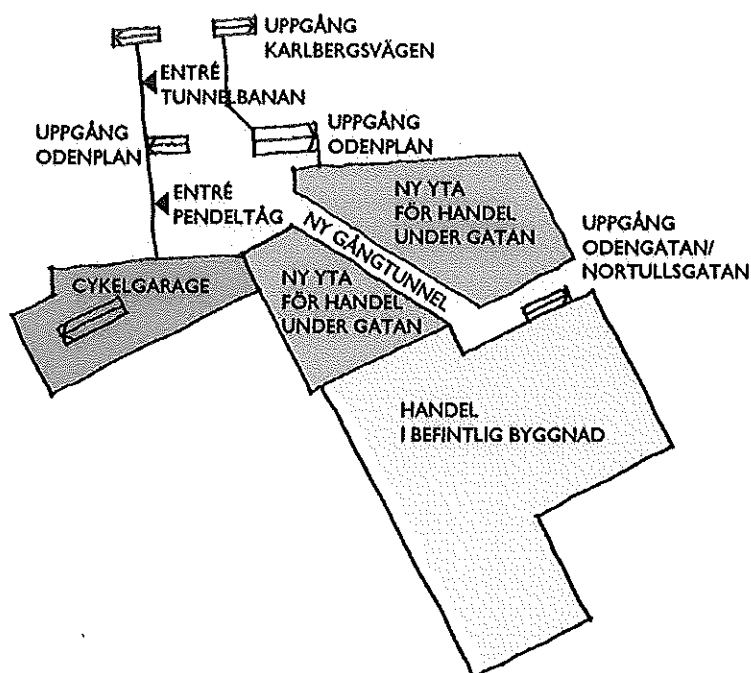
Inledning

Byggnationen av Citybanan, en pendeltågstunnel under Stockholms innerstad, pågår under perioden 2011-2017, en av Citybanans två nya stationer är förlagd till Odenplan. Stationen ersätter nuvarande station Karlberg och blir den andra största knutpunkten för kollektivtrafik i landet.

Ett *cykelgarage* under Odenplans torgyta med direkt koppling till citybanan, tunnelbanan och omgivande gatunät är en viktig satsning för både SL och staden. Det är angeläget att skapa förutsättningar för ett ökat antal cykelresor och att underlätta för att göra cykeln till en naturlig förlängning av kollektivtrafikresan.

Genom en *ny gångtunnel* direkt från biljetthallen, under Odengatan, till hörnan Odengatan/Norrullsgatan, skapas en *ny entré till kollektivtrafiken* (tunnelbanan och pendeltåg) i Åhlénshuset. Gångtunneln föreslås ha lokaler för service eller handel längs sidorna för att vara upplyst, trygg, trivsamt och erbjuda den service som ofta efterfrågas ihop med de stora kollektivtrafikknutpunkterna. En länk från Odengatans södra sida direkt till kollektivtrafiken minskar gångflödena över Odengatan och minskar där konflikter mellan gående, cyklister och övriga trafikanter. Det är av avgörande betydelse att underlätta flödet för gående och cyklister i en urban omvandling till en promenadvänlig stad.

Inom *fastigheten Adlern Mindre 34* föreslås om- och tillbyggnation med nya bostäder, kontor och utökade handelsytor. Ca 30 nya bostäder kan tillskapas genom påbyggnad med två våningar mot Vegagatan, inredning av befintliga vindar och nya gårdshus. Handelsytor tillskapas dels genom den nya gångpassagen och genom att gårdsbjälklaget lyfts en våning.



Principskiss för ytorna under mark: handel, cykelgarage och entré till tunnelbana och pendeltåg sker i samma plan under mark.

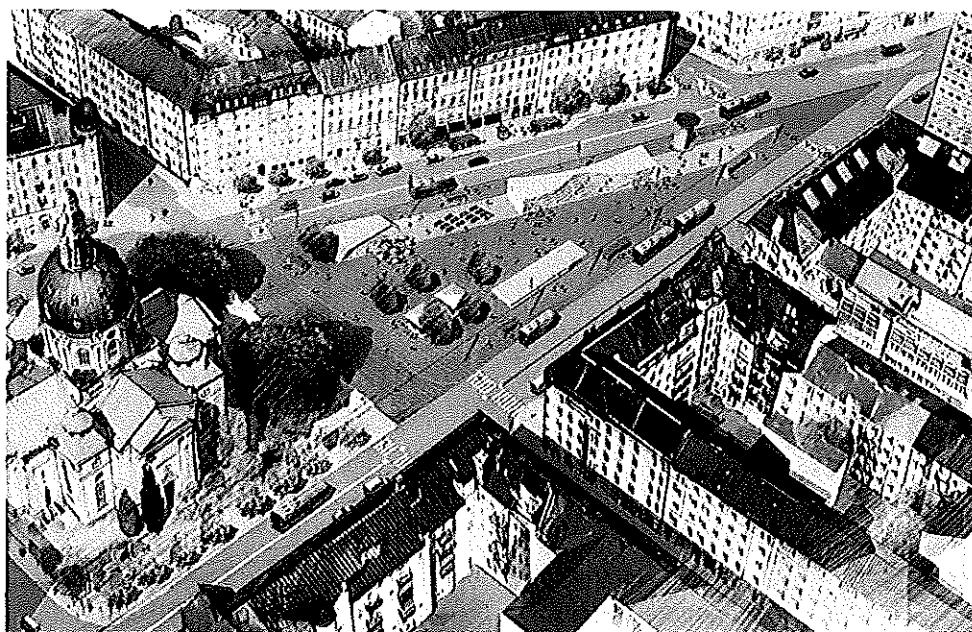


Illustration över nya Odenplan (Kod Arkitekter)

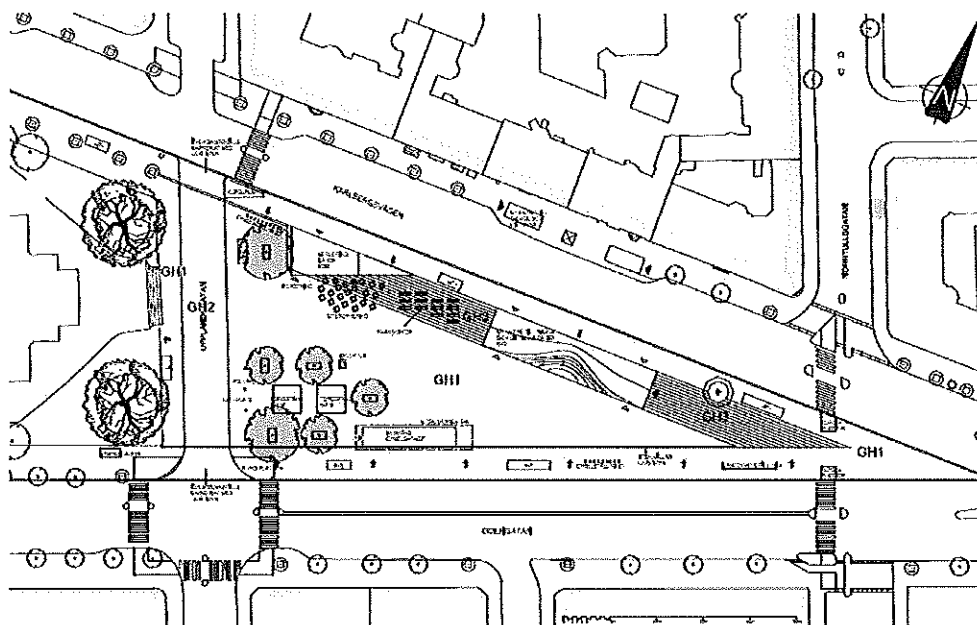
Odenplan

Disposition, torgyta

Utgångspunkten för torgytan är ett återställande av Odenplan – det lättorienterade, luftiga stadstorget med busshållplatser orienterade längs Odengatan, Karlbergsvägen och Upplandsgatan. Viktiga siktlinjer tillvaratas, främst axeln mellan Gustav Vasa kyrka och Stadsbiblioteket, men också mellan olika målpunkter på torget och i omgivningen.

Stationsbyggnaden (utformning fastställd i bygglov 2011-05-09) och föreslagna serveringsbyggnad förläggs i ett samlat stråk på torgets norra sida längs

Karlbergsvägen, så att en fri yta skapas på torgets centrala och södra del. På torgets sydvästra del placeras cykelgaraget entrébyggnad så att den i bästa mån behåller viktiga siktlinjer över torgytan och samtidigt är tydligt synbar. I den västra delen planteras träd och bereds plats för torghandel, som också tidigare låg här. Odenplan ska vara en resurs för Vasastaden med möjlighet till tillfälliga aktiviteter. Det ska kännas trygg att vistas på torget, dag som natt.

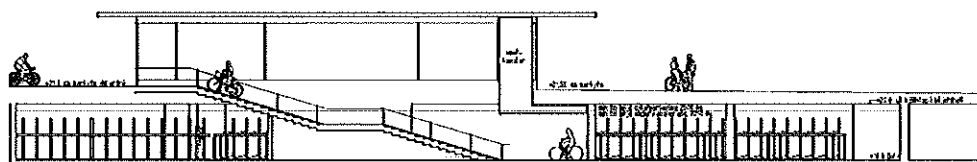


Torgets disposition (illustration: Kod arkitekter)

Cykelparkering under torgytan

Under Odenplans torgyta föreslås ett garage för ca 500 cyklar med direkt anslutning till tunnelbanan och pendeltåg. Entré till cykelgaraget planeras från torget. För att motivera cyklister att betala för parkering av cyklar en våning under torgytan krävs att cykelgaraget är tryggt men framför allt mycket lättillgängligt. Cykelgaraget ska utföras med välkomnande entréer, hög känsla av trygghet, säkerhet och god tillgänglighet.

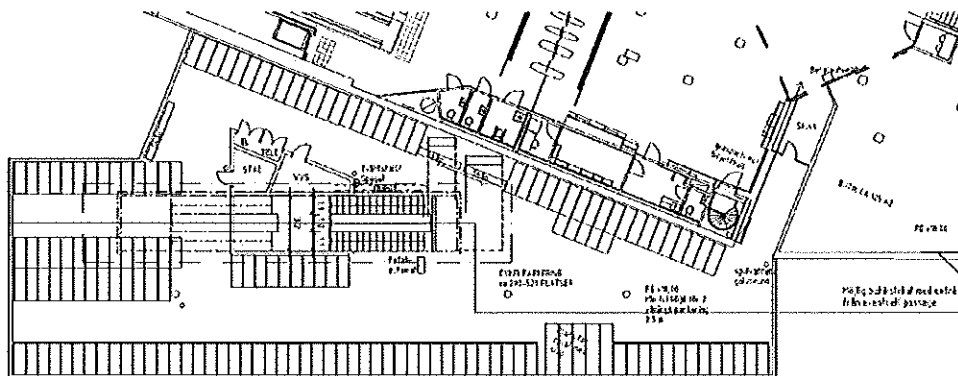
Placeringen av cykelgaraget entrébyggnad är till stor del styrd av lokaliseringen under mark som är kopplad till kollektivtrafikens underjordiska utrymmen. Cykelgaraget ska vara lätt nåbart för cyklister från omkringsliggande gatunät och även för de som reser med Citybanan eller tunnelbanan.



Sektion genom cykelgarage och entrébyggnad (illustration: Kod arkitekter)

Cykelgaraget ligger under torgplanet, med cykelgarageentrén som en ny byggnadsvolym på torgytans sydvästra del. Byggnaden är långsträckt för att rymma en bekväm lutning för cykelramp och trappa. Stationsentréen och restaurangbyggnaden på torgets norra sida är dynamiska i sina arkitektoniska uttryck. Cykelgaraget entrébyggnad är mer tillbakahållen men samtidigt distinkt och skarp. Ett utskickande tak på byggnadens östra sida skapar en mötesplats under

tak och bildar en plats med uppsikt över stationens entréer och busshållplatser. Belysning ska finnas infälld i takets undersida. Den synliga takkanten ska vara tunn och rak. Taket ska utföras med tanke på att det betraktas ovanifrån, klinkerklätt alternativt i betong. Golv och trappa ska överensstämma med torgets golv lämpligen i rödgrå granit.



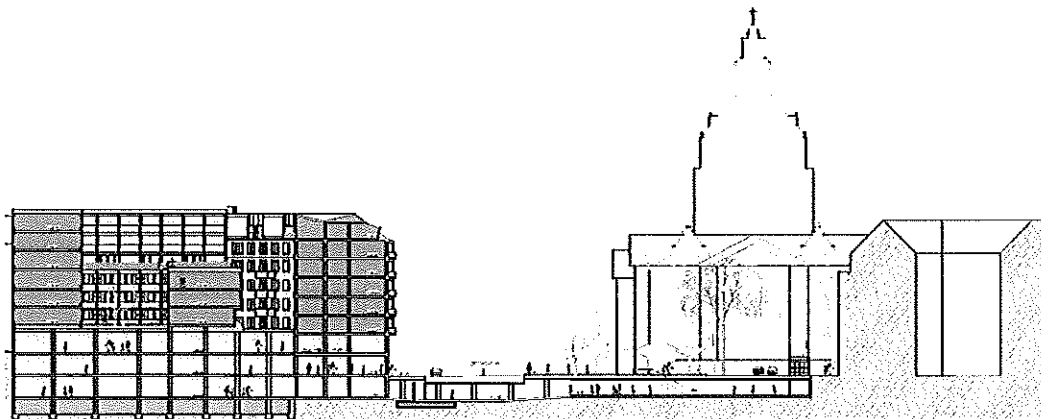
Plan över cykelgaraget (Ahlqvist & Almqvist Arkitekter)



Referensbild från liknande cykelgarage Houten. (Foto: Per-Åke Tjärnberg)

Gångpassage under Odengatan

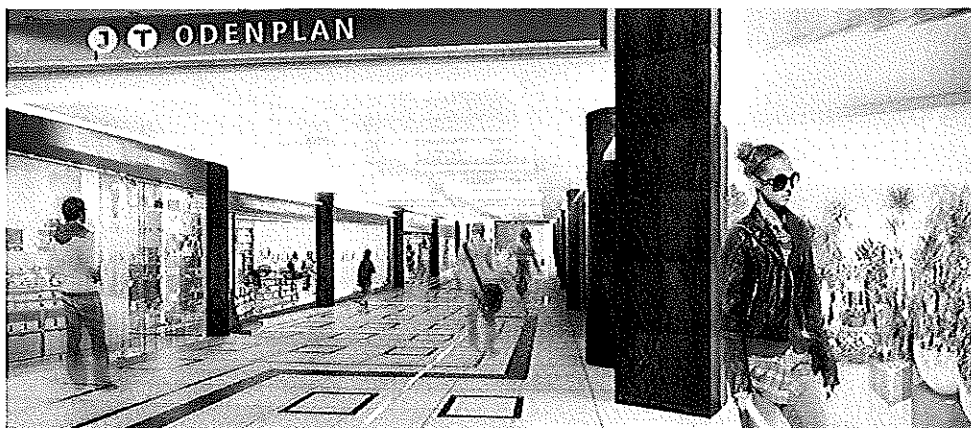
Under Odengatan skapas en gångpassage som förbinder tunnelbanan och pendeltåget med Odengatans södra sida. Gångpassagen kommer att kantas av butiker, omfattande ca 900 kvm. Gången ska gestaltas så att den på ett naturligt sätt hänger ihop med övriga utrymmen under mark, biljetthallen och entrébyggnadernas invändiga gestaltning. Den ska ha en tydlig identitet för kommunikation och handel.



Sektion som visar kv. Adlern Mindre- Odenplan- Gustav Vasa Kyrka. (Equator European Architects)



Vy mot nya entrén till tunnelbana och Citybanan. (Bild: Equator European Architects)



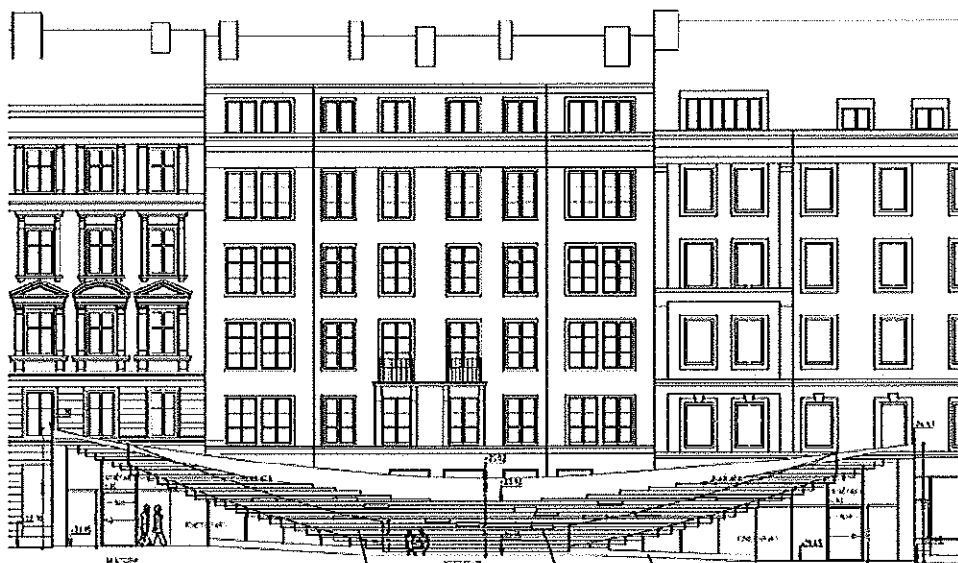
Vy gångtunnelpassage mot Citybanan/ tunnelbana. (Bild: Equator European Architects)

Byggnader

Den dominerande byggnaden på torget är den nya stationsbyggnaden för Citybanan och tunnelbanan som utformas med ett amfiteaterformat tak med en gradäng för sittmöjlighet i söderläge.



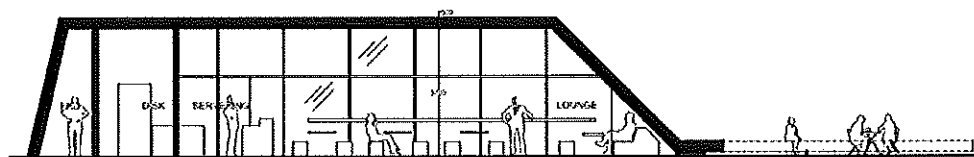
Odenplans nya stationsbyggnad för entré till tunnelbanan och Citybanan.



Odenplans nya stationsbyggnad (enligt bygglov av 3XN arkitekter 2011-06-16)

Serveringsbyggnad på torget

Stadsdelsnämnden och många medborgare har genom åren framfört åsikter om att det saknas en serveringsbyggnad på torget, vilket nu kan förverkligas. Plats för en rymlig uteservering ska också finnas. Eventuellt ändrade trafikförutsättningar på Odenplan kan medföra att serveringsbyggnaden kan komma att behöva flyttas, varför byggnaden ska konstrueras så att den är flyttbar.



Skiss över möjlig serveringsbyggnad på torget (Kod arkitekter)

Serveringsbyggnaden placeras på torgets nordvästra del. Utformningen ska vara modern och dynamisk. Mot torget och Karlbergsvägen ska fasaderna utföras huvudsakligen i glas för att skapa genomsikt och tydliga entrépartier. Tak och fasadmaterial ska vara lika och utföras i ljus kulör för att samspela med stationsbyggnaden. Markbeläggningen bör vara samma som torgytan intill.

Träd, belysning m m

Betydelsen av stora träd på Odenplan har påtalats vid flera tillfällen, och nya träd kommer att planteras, dock med begränsningar genom Citybanans konstruktioner under mark. Nya stora träd planteras i västra delen där tidigare träd fanns.

Belysningsprogrammet bygger på att befintliga spännstolpar som bär trafikarmaturen runt Odenplan använd och förses med armaturer som riktas mot torget. Dessutom kommer torgets byggnader att belysas inifrån och bidra till att Odenplan får en varierad och intressant belysning som också bidrar till att torget känns tryggt.

Två torgstånd har beretts plats i torgets sydvästra hörn, ungefär på samma plats som tidigare. Stånden är mobila och används endast dagtid. Lastplatsen ligger kvar där den fanns tidigare längs Upplandsgatans sydöstra del.

Odenplans beläggning med flammad rödgrå Bohusgranit återställs efter Citybanans genomförande. De två större byggnaderna, stationen och serveringen, sammanbinds med en avvikande ljus marksten, som tillsammans med byggnadernas fasader fungerar som en arkitektonisk enhet. Mellan de två byggnaderna placeras tillgänglighetsanpassade soffor i solbelyst läge.

Adlern Mindre 34

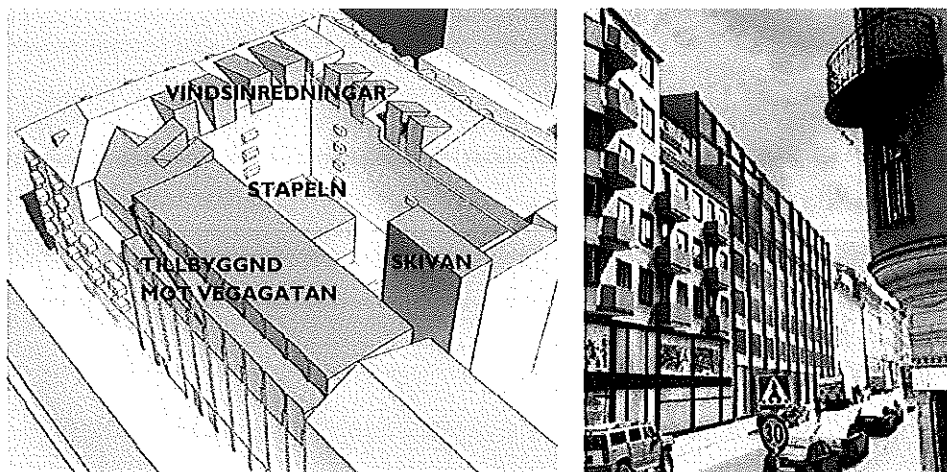
Byggnader och gatumiljö längs Odengatans södra sida

Fastigheten består idag av tre byggnader. Två kombinerade bostads-, kontors- och affärshus mot Odenplan och ett renodlat kontorshus längs Vegagatan.

Handelsutrymmena ökas genom utvidgning av befintliga källarvåningar och en ny våning på gården. Totalt skapas ca 850 kvm tillkommande handelsytor inom fastigheten.

Ny entré till tunnelbanan och pendeltåget skapas i hörnet av Odengatan/Norrtullsgatan. En ny trappa, rulltrappa och hiss skapar en förbindelse mellan Odengatans södra sida och entrén till tunnelbanan och pendeltåget. Entrén gestaltas omsorgsfullt, så att byggnadens ursprungliga särdrag beaktas och de byggnadstekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värdena tas till vara. Glaspartier utförs i klarglas. Befintlig fasadbeklädnad på bottenvåningen i ljusgrå sten bevaras eller ersätts med likvärdig. Golvmaterial och interiöra pelarkonstruktioner utförs i sten.

Ca 30 nya bostäder skapas dels genom en tillbyggnad om två våningar på huset mot Vegagatan, dels genom ombyggnad och inredning av vind inom resten av fastigheten och dels genom nybyggnad av två mindre bostadshus på gården. Det ena bostadshuset "skivan" med sex våningar, placeras längs fastighetens södra sida. Det andra bostadshuset "stapeln" med tre våningar, placeras mitt på gården och förses med ett terrassbjälklag för en gemensam gårdsyta på taket. Gårdsmiljön gestaltas med upphöjda växtbäddar och ska vara lekvänlig för mindre barn.



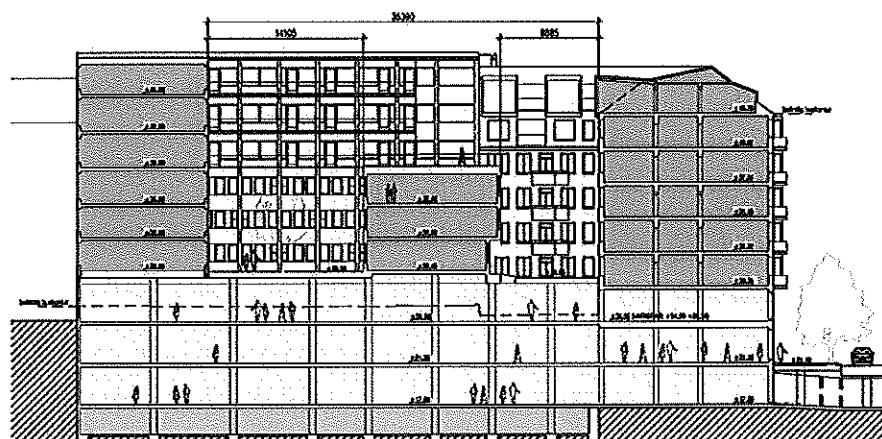
Vy som visar kv. Adlern Mindre med föreslagen tillbyggnad mot Vegagatan, fågelperspektiv respektive fotomontage. (Equator European Architects)

Kontorslokalerna ökas genom att det befintliga kontorshuset från 1967 kan rymma kontorsplatser på båda sidor om en central korridor.

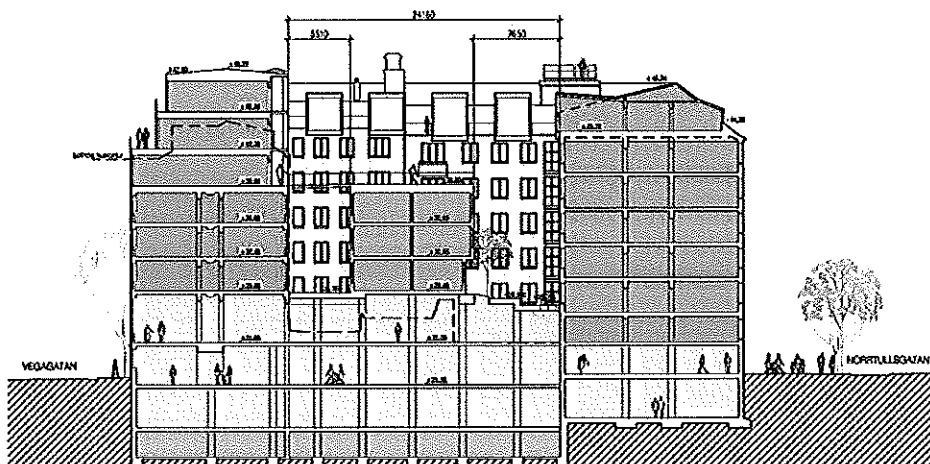
De tillskott och förändringar som genomförs ska göras med respekt till befintlig byggnads utformning, förändringar görs så att de värnar byggnadens ursprungliga utformning.



Vy mot Adlern Mindre 34 med ny entré till tunnelbana och pendeltåg i hörnet Norrtullsgatan/Odengatan. (Bild: Equator European Architects)



Sektion som visar kvarteret Adlern Mindre 34 med föreslagna tillbyggnader. (Equator European Architects)



Sektion som visar Adlern Mindre 34 med föreslagna tillbyggnader. (Equator European Architects)

Gator och trafik

Parkering och angöring

Parkering till befintliga och planerade bostäder sker i parkeringsgarage inom fastigheten.

Angöring och lastning till befintliga och nya handelsytor sker via befintlig lastning på Vegagatan.

Gång- och cykeltrafik

Odenplans torgyta är i dag placerat likt en ö, omgärdad av gator. Gångflödesberäkningar visar att de stora strömmarna av gående i rusningstrafik rör sig från torget över Odengatan söderut. Den nya entrén- och gångtunneln från Odengatans södra sida direkt till kollektivtrafiken syftar till att minska gångflödena över Odengatan och därmed konflikten med biltrafiken. Det är av avgörande betydelse att underlätta flödet för gående och cyklister i en urban omvandling till en promenadvänlig stad.

I planen föreslås ett underjordiskt garage för ca 500 cyklar. Garaget placeras under Odenplans torgyta med direkt anslutning till tunnelbanan och Citybanan. Ned- och uppgång planeras från torget.

Kollektivtrafik

I och med byggnationen av Citybanan kommer Odenplan förstärka sin roll som en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken. Nya bostäder, lokaler och arbetsplatser kommer att få en mycket god kollektivtrafikkoppling.

Tillgänglighet

De flesta fotgängare rör sig idag mellan torgets tunnelbancentré och övergångsställena vid Norrtullsgatan över Karlbergsvägen och Odengatan. Dessa strömmar kommer även i fortsättningen att vara de mest dominerande, där strömmen över Odengatan troligen kommer att öka mest. En underjordisk gång under Odengatan förbättrar situationen för alla gångtrafikanter, men i synnerhet för barn och personer med funktionsnedsättning.

En dominant ström är även den mellan stationsbyggnaden och 4:ans hållplats på Odengatan, dvs den tvärs över torget i nord-sydlig riktning. I övrigt förväntas en spridning mot de olika hållplatserna runt torget, med vissa större strömmar mot Upplandsgatan där hållplatser även kommer ligga utanför nuvarande torgyta. De prognoser som presenterats om förväntade fotgängarmängder på Odenplan indikerar en ökning om ca 50% i vissa punkter. SL:s känslighetsanalyser antyder att små förändringar av gångavstånd för kollektivtrafikresenärerna kan ge stora förändringar i resmönstret.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten, el/tele samt uppvärmning.

Tillkommande behov av VA, el/ tele samt uppvärmning sker via befintliga nät.

Avfallshantering

Tillkommande bostäder ansluts till kvarterets avfallshantering. Avfallshantering för tillkommande handelsytor vid gångpassagen försörjs via befintlig handelsverksamhet inom Adlern Mindre 34.



Räddningstjänst

Utrymning och räddningsinsatser för Citybanan styrs i Citybanans detaljplan och tillståndsprövning. Utrymning från gångtunneln sker via fastigheten Adlern Mindre 34.

Konsekvenser

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL(2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Stora ytor är hårdgjorda, vilket innebär problem att buffra och fördröja vatten. Kyrkogården och vissa innergårdar bidrar till grundvattenbildningen.

De omfattande schaktningsarbetena som genomförts i området i samband med bygget av Citybanan kan i sämsta fall leda till försämrad balans i grundvattenmagasinen. Tillkott av dagvatten är därför fördelaktig för att göra grundvattennivån mer robust. Möjligheten att föra ner dagvatten till det övre grundvattenmagasinet ska utredas vidare under det fortsatta planarbetet. Citybanan tillför vatten till det övre magasinet vid behov.

Barnkonsekvenser

Den nya gångpassagen kommer att innebära en förbättring för barn eftersom en korsningspunkt med fordonstrafik kan väljas bort.

Tidplan

Samråd maj-juni 2012
Granskning oktober 2012
Antagande december 2012



Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Citybanan ansvarar för genomförande av återställande av torgyta på Odenplan och bygget av serveringsbyggnad och cykelgarage (enligt tidigare överenskommelse).

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid granskning av bygglov och bygganmälan.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildnings- och fastighetsregleringsåtgärder.

Byggherren ansvarar för genomförande av ny- och ombyggnation samt övriga erforderliga anläggningar inom kvartersmark.

Exploateringskontoret ansvarar för erforderliga avtal. Genomförandet regleras genom överenskommelse om exploatering mellan staden och byggherren.

Huvudmannaskap

Staden är huvudman för allmänna platser.

Avtal

Citybanan genomför cykelgaraget i enlighet med huvudavtalet för Citybanan. Genomförandet av cykelgarage, handelsytor och gångpassage ska samordnas sinsemellan samt även med Citybanans genomförande.

Avtal måste tecknas mellan berörda parter (Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv, Staden och SL) beträffande genomförande av kommande anläggningar och gällande påverkan på befintlig anläggning.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden

Staden äger fastigheten Vasastaden 2:99. Adlern Mindre 34 ägs av Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv. Planen berör även område för Citybanan.

Användning av mark

Markanvändningen utgörs av allmän plats: TORG, GATA samt kvartersmark: bostäder, handel, centrum samt kollektivtrafik (tunnelbana/citybanan)

Fastighetsregleringar

Fastigheten Adlern Mindre 34 kommer att utvidgas i plan under mark (-1) för att inrymma planerade handelsytor och ytor för gångpassage under Odengatan. I utvidgningen skapas en rättighet för allmän gångtrafik inom område som är märkt med x1 respektive x2. Fastighetsreglering ska vara genomförd innan bygglov beviljas.

Detaljplanen ger möjlighet att fastighetsbilda för tunnelbanan och pendeltågets entré (kvartersmark T).



Cykelgaraget kommer att utgöra en allmän anläggning. Frågan om skötsel-ansvaret för cykelgaraget är inte färdigutredd. Hela anläggningen kommer att ligga inom stadens fastighet Vasastaden 2:99.

Serveringsbyggnaden upplåts inom allmän plats.

Ledningar

I Odengatan finns omfattande ledningspaket som kräver omläggning i samband med genomförande av gångtunneln.

Ekonomiska frågor

Enligt gällande avtal mellan staden, landstinget och trafikverket ska Citybane-projektet återställa Odenplans torgyta enligt stadens anvisningar.

Återställande av Odenplans torgyta samt bygge av serveringsbyggnad och cykelgarage bekostas av projektet Citybanan. Genomförande av åtgärder som berör handel och bostadsytor inom Adlern Mindre 34 mm bekostas av fastighetsägaren Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv.

Kostnadsfördelningen för genomförande av gångpassagen med tillhörande butiksytor och ny entré till tunnelbanan regleras mellan Stockholms Stad och Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv.

Tekniska frågor

VA, el mm

I Odengatan finns ett omfattande ledningspaket som kräver omläggning i samband med genomförande av gångtunneln. De ledningar som berörs är: vatten (Stockholm Vatten), gas (Stockholm Gas), opto (Stokab) el (Fortum), tele, fiber (Skanova). Ledningspaketet omfattar även brandvatten som bedöms kunna avvecklas eftersom detta troligtvis inte är i bruk.

Bygge nära SLs befintliga och förberedda tunnelbana innebär att speciell hänsyn måste tas.

Störningar under byggtiden.

Stadens praxis vad gäller byggbuller (NFS 2004:15) och materialhantering kommer att tillämpas för att minska störningar i form av buller och damning under byggtiden.

Störningar ska minimeras så att kollektivtrafiken kan trafikeras på ett betryggande sätt under byggtiden.

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem från och med den dag planen vinner laga kraft.

.....

.....

.....

.....
