



EXPLOATERINGSKONTORET TRAFIKKONTORET

2011-04-26
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR ÅTERSTÄLLANDE: E2011-400-00439,
DNR SKRIVELSE: E2010-511-01672:1
DNR ÅTERSTÄLLANDE: T2011-400-01125,DNR
SKRIVELSE: T2010-511-04562:1

Kontaktperson exploateringskontoret
Victoria Zimmermann Grönros
Avdelningen för projektutveckling
Telefon: 08-508 262 58
victoria.gronros@stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden
2011-05-19
Trafik- och renhållningsnämnden
2011-05-19

Kontaktperson trafikkontoret
Britt-Marie Salmén
Stadsmiljö
Telefon: 08-508 273 40
brittmarie.salmen@stockholm.se

Odenplan. Program för återställande av torget samt anmälan av svar på skrivelse från Norrmalms stadsdelsnämnd.

1. Exploateringsnämnden och Trafik- och renhållningsnämnden godkänner program för återställande av torget på Odenplan enligt tjänsteutlåtandet.
2. Exploateringsnämnden och Trafik- och renhållningsnämnden anser att skrivelsen från Norrmalms stadsdelsnämnd underskriven av Hanna Broberg (m) och Lars Arell (s) är besvarad genom detta tjänsteutlåtande.

Gunnar Jensen
T.f Förvaltningschef, Exploaterings-
kontoret

Magdalena Bosson
Förvaltningschef, Trafikkontoret

Bilaga 1: Angående Odenplans framtida utformning. Skrivelse från Norrmalms stadsdelsnämnd underskriven av Hanna Broberg (m) och Lars Arell (s).

Bilaga 2: Odenplan 1920-tal och 2000-tal

Bilaga 3: Flygperspektiv över Odenplan

Bilaga 4: Situationsplan

Bilaga 5: Plan under mark

Bilaga 6: Perspektiv mot Gustav Vasa Kyrka

Bilaga 7: Perspektiv från kyrktrappan mot Stadsbiblioteket

Bilaga 8: Ny stationsbyggnad

Bilaga 9: Serveringsbyggnad

Bilaga 10: Nedgång till cykelgarage

Bilaga 11: Gångflöden eftermiddag (FM)

Bilaga 12: Gångflöden förmiddag (EM)



Sammanfattning

Enligt gällande avtal mellan staden, landstinget och trafikverket skall Citybaneprojektet återställa Odenplan enligt stadens anvisningar. Utformningen av Odenplan har engagerat medborgare sedan lång tid tillbaka, och olika former av samråd och information har skett. Stadens samlade kunskap om detta har i möjligaste mån inarbetats i programmet. Odenplan beräknas bli Sveriges näst största kommunikationsplats efter Centralstationen. Resandemönstret ändras och Karlbergs Station ersätts av Odenplan. Busslinjerna kommer att behöva förstärkas. Fotgängarströmmarna har prognostiserats att öka c a 50 %.

Nya förutsättningar på Odenplan är den nya stationsbyggnaden, som utformas med ett amfiteaterformat tak med sittmöjlighet i söderläge. Ett planerat cykelgarage får entré på torget längs Odengatan. Stadsdelsnämnden m fl har under årens lopp framfört önskemål om en serveringsbyggnad på Odenplan. Samarbete med fastighetskontoret skall fortsätta för att lösa frågor kring ett ägande av staden, vilket anses vara mest lämpligt.

Så stora träd som är möjligt skall planteras på Odenplan där inte restriktioner finns genom underjordiska konstruktioner för Citybanan. Två torgstånd, som tas bort nattetid, placeras ungefär där de stod tidigare. Belysningen löses så att befintliga spännstolpar för gatuarmaturen används för infästning av lämpligt riktade strålkastare samt lägre kompletterande belysning. Befintlig markbeläggning, som är rödgrå flammad Bohusgranit, skall kompletteras med ny, utom i ett stråk längs Karlbergsvägen, där stationsbyggnaden och serveringsbyggnaden placeras. Upplandsgatan beläggs också med Bohusgranit, men med mindre format på hållarna för att hålla för busstrafiken.

Ett exakt återställande är av naturliga skäl inte möjligt, men kontorens bedömning är att förslaget totalt sett håller sig inom samma kostnadsramar som vad ett exakt återställande skulle innebära. Hela Citybaneprojektet beräknas vara färdigt år 2017. Odenplans stationsbyggnad beräknas vara klar 2012-2013. Platsen kommer successivt att avetableras och kunna användas av allmänheten.

Bakgrund

Avtal m m

Återställandet av Odenplan ingår som en del i projektet Citybanan och regleras i genomförandavtal, tecknat av staden, trafikverket och landstinget 2006-06-20.



Avtalet reglerar att projekt Citybanan skall återställa Odenplan när man är färdig på platsen. Återställandet skall ske enligt anvisningar från staden.

2008-04-07 kompletterades genomförandeavtalet med ett tilläggsavtal som slog fast att cykelgarage skall uppföras vid eller i omedelbar närhet till Citybanans stationer (Odenplan, City och Södra Station). Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden godkände att prioritera Odenplan och Södra station 2011-03-17. Detta program för återställande av Odenplan innehåller ett cykelgarage med entré centralt på torget intill Odengatan. Detaljplan behövs för detta, vilket exploateringskontoret har begärt att Stadsbyggnadskontoret skall ta fram.

Exploateringsnämnden har åren 2005, 2008 och 2009 markanvisat ett område vid Odenplan. Syftet var att i samband med de underjordiska arbetena för Citybanan bygga en handelsplats/gång (med inslag av handel) under mark, med uppgångar på torget och i dess närhet. Byggherrar var i nämnd ordning Rodamco, Centrum Terre samt SL och SEB TryggLiv. Den första handelsetableringen, som var den största till ytan, minskades i omfattning efter direktiv från nämnden. I samband med detta lämnade Rodamco projektet. Nästa förslag var mindre men byggherren Centrum Terre gick i konkurs. Sist har en mycket begränsad yta diskuterats, bestående av en gång under Odengatan, som flankeras av butiker, men byggherren SL och SEB Trygg Liv hade inte de ekonomiska förutsättningarna för projektet.

Medborgarinflytande

Utformningen av Odenplan har engagerat medborgare sedan lång tid tillbaka, och grupper och individer har framfört synpunkter vid olika tillfällen. Redan inför den senaste ombyggnaden, i slutet på 1990-talet, bedrevs ett byggforskningsprojekt, ”Mötesplats Odenplan”, där medborgargrupper och staden deltog för att få fram förslag till såväl ett bättre torg som trafikföring kring Odenplan. När handelsetableringarna var aktuella att planläggas, skedde dialog med medborgare och andra intressenter varvid synpunkter på handeln, men även hur medborgarna såg på Odenplan framkom. Cykelgaraget kommer nu också att prövas i en samrådsprocess enligt PBL.

Citybanan arbetar med information till medborgarna på flera olika sätt.

Övergripande informationsutskick görs till tiotusentals boende och verksamma samt skickas ut i mailform till fastighetsägare, förvaltare, bostadsrättsföreningar m fl. Informationsmöten ordnas kontinuerligt i Citybanans regi, dit medborgare samt andra intressenter bjuds in. Representanter för staden deltar och informerar om planeringen av Odenplan.



På uppdrag av exploateringsnämnden genomförde exploateringskontoret ett rådslag under hösten 2008. Kontoret arbetade med en referensgrupp för att föra en dialog om Odenplans utveckling. Resultatet redovisades till exploateringsnämnden i december 2009. Resultatet var inte homogent utan det visade på en stor variation och motstridigheter i de synpunkter som framkom.

Staden har som framgår ovan en relativt stor kunskap om synpunkter på och önskemål för Odenplan, vilket i möjligaste mån har arbetats in i förslaget till återställande av torget. Ambitionen är att skapa en attraktiv resandeplats, som upplevs som trygg och säker att vistas på och passera och som ger Vasastaden ett karaktärsfullt ansikte mot omvärlden.

Parallella arkitektuppdrag

Från det att arbetet började med Citybanans uppgång på Odenplan har parallella arkitektuppdrag genomförts i tre omgångar med olika förutsättningar, beroende på vilka intressenter som funnits vid aktuellt tillfälle. Utvärderingar har gjorts av Trafikverket, SL och staden m fl aktörer. De många olika förslagen har gett en bred bild av Odenplans möjligheter, som tillsammans med övrig kunskap från bl a medborgarna, varit en del av underlaget för återställande av Odenplan.

Odenplan före Citybanan

Odenplan byggdes om i slutet på 1990-talet, i samband med den sk Dennisöverenskommelsen där det nya busstomnätet i staden var en bärande ingrediens. Projektet samfinansierades av SL och staden. Även stadsmiljön uppmärksammades mer än tidigare, och en allmän ambition var att minska trafikytorna i staden till förmån för gångtrafikanter och cyklister.

Odenplan var söndrad av refuger, ett resultat av ombyggnaden 1967, när högertrafiken infördes, men det centrala torget kunde nu utvidgas 14 meter mot Odengatan. En större väl sammanhållen, fredad triangulär yta skapades för kollektivtrafikresenärerna där byte enkelt och säkert kunde ske mellan olika busslinjer och tunnelbanan. På Odenplans västra del fanns förutom stora träd även murar, buskage och vattenfontäner från 1950-talet. Miljön upplevdes som otrygg, vilket framfördes av stadsdelsförvaltningen. Området öppnades upp men fontänerna och de stora träden bevarades och kompletterades med nya, sikten mot Stadsbiblioteket frilades och ett nytt glastorn som förenar tekniska funktioner byggdes. Det befintliga karaktäristiska betongtaket till tunnelbaneentrén bevarades.



Analys och konsekvenser

Trafik

Odenplan har alltid varit en viktig plats för resande. Redan när stenstaden byggdes ut vid sekelskiftet blev Odenplan en knutpunkt för Norrmalms hästspårvagnar. Tunnelbanans öppnande år 1952 var en milstolpe i stadens kommunikationshistoria. Nu är det Citybanans utbyggnad som sätter 2000-talets avtryck på Odenplan och dess omgivningar. 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 kommunikationsplats efter Centralstationen.

Citybanan innebär ett förändrat resandemönster för byte mellan pendeltåg, tunnelbana och buss. Odenplan blir ett alternativ till att åka via Centralen, och Karlbergs Station ersätts med Odenplan. Utbyggnaden av Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden innebär också ett ökat resandebehov.

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 kommer att behöva förstärkas och kräva mer hållplatsutrymme. I samband med planeringen för stadens framtida kollektivtrafik pågår framtagandet av en stomnäts- och spårvägsstrategi. Den är planerad att tas upp i Trafik- och renhållningsnämnden i juni, och kan komma att påverka kollektivtrafiken runt torget.

De flesta fotgängare rör sig idag mellan torgets tunnelbaneuppgång 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 skulle förbättra situationen, varför man i detta skede i varje fall inte får bygga bort möjligheten till en gång.

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 kan 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%. SL:s



känslighetsanalyser antyder att små förändringar av gångavstånd för kollektivtrafikresenärerna kan ge stora förändringar i resmönstret.

Disposition

Utgångspunkten är ett återställande av Odenplan. Genom Citybanans tillkomst har dock nya funktioner tillförts, vilket naturligt nog innebär vissa förändringar. Det lättorienterade, luftiga stadstorget återställs där byten mellan trafikslag lätt kan ske, 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 och serveringsbyggnaden förläggs i ett samlat stråk längs Karlbergsvägen med fri yta framför i söderläge. Träd planteras i västra delen där det tidigare stod gamla träd. Det är viktigt att Odenplan blir en tillgänglig plats, där man lätt kan orientera sig. Odenplan är också en resurs för Vasastaden med möjlighet till tillfälliga aktiviteter och som ska kännas trygg att vistas på dag som natt.

Byggnader

Den dominerande byggnaden är den nya stationsbyggnaden för Citybanan och tunnelbanan, vars läge styrs av tunneldragningarna m m. Taket har en karaktäristisk amfiteaterform med öppning mot Odengatan och med sittmöjligheter i söderläge. Entrédörrar fångar in trafikanter från olika håll, som leds direkt till rulltrappor, trappor och hiss. Långsidornas fasader är uppglasade och för ner ljus i biljetthallen, samt lyser ut på torget om natten. (Programskiss biläggs.)

Entrén till det planerade cykelgaraget är till stor del styrd av lokaliseringen under mark. Uppgången skall också passa in på torget, och vara lätt nåbar för cyklister som skall resa med Citybanan eller tunnelbanan. Byggnaden utformas med ett skyddande tak för väntande resenärer. (Programskiss biläggs.)

Stadsdelsförvaltningen / nämnden och många medborgare har genom åren framfört att man tycker att det saknas en servering / cafébyggnad på Odenplan, en plats där man kan sitta ner och ta en kopp kaffe och äta. Många har också hört av sig för att kunna få bedriva caféverksamhet på torget. Detta skulle nu kunna förverkligas och få plats på torget istället för de två mindre kioskyggnaderna som fanns tidigare. Plats för en rymlig uteservering skall också finnas. Staden bedömer att det bästa vore att staden äger och hyr ut denna typ av byggnad. Exploateringskontoret och trafikkontoret har haft kontakt med fastighetskontoret för att diskutera lämpligheten i detta samt hur det praktiskt skulle kunna



genomföras. Fortsatt kontakt skall tas för att lösa ett antal praktiska frågor. Möjlighet att ha öppet kvällstid har diskuterats och är positivt för torget, som då kommer att befolkas och kännas trygg att vistas på den mörka tiden på dygnet. Eventuellt ändrade trafikförutsättningar på Odenplan kan medföra att serveringsbyggnaden kan komma att behöva flyttas, varför byggnaden skall konstrueras så att den är flyttbar. (Programskiss biläggs)

Stadstoaletten som tidigare stod i det nordvästra hörnet av torget, där nu serveringsbyggnaden placeras, flyttas till Odengatans norra sida strax väster om Upplandsgatan. Toaletter för resenärer respektive cafégäster kommer att finnas nere i Citybanan samt inne i serveringsbyggnaden.

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 träd kan planteras i västra delen av torget, där det även tidigare fanns träd. Valet av träd är hästkastanj och kärrek, som också fanns tidigare på torget. Det är mycket viktigt att så stora och väl uppväxta träd som går att få väljs ut och används. Den befintliga skulpturen "Sittande gosse" av Bror Marklund placeras i närheten av ett träd väl synlig. Exakt placering av skulpturen görs på plats när allt är klart.

Belysningsprogrammet bygger på att befintliga spännstolpar som bär trafikarmaturerna runt Odenplan kan användas, istället för de utspridda parkarmaturerna som fanns förut. 4-6 stycken strålkastarbelysning (ERCO Beamer 111) kan fästas och på varje spännstolpe på 8-10 meters höjd och riktas så att torgytan belyses scenografiskt och väl avbländat. Längre ner, på en höjd om ca 4 meter, monteras platta armaturer med en diskret och modern design (Eclatec Elipt Medium), som komplettering. Dessutom kommer alla torgets byggnader, dvs stationsbyggnaden, serveringsbyggnaderna, nedgången till cykelgaraget, hållplatsskydden samt det befintliga tekniska glastornet att belysas inifrån och bidra till att torget får en varierad intressant belysning. Staden kommer också att arbeta för en fasadbelysning på Gustav Vasa kyrka, som då kan utgöra ett effektfullt element i stadsbilden mot Odenplan den mörka tiden.

Två torgstånd har beretts plats ungefär där de stod före ombyggnaden, i torgets sydvästra hörn. Hörnen markeras diskret i beläggningsplanen. Torgstånden ska tas bort till kvällen. Lastplatsen ligger kvar där den fanns tidigare, markerad med granitpollare.



20 vanliga cykelställ placeras i två grupper längs Odengatan och Karlbergsvägen. Befintligt cykelställ för låncyklar kommer att stå kvar.

Detta program för Odenplans återställande innefattar inte något skyltprogram. Det är emellertid av största vikt att ett sådant tas fram i fortsatt arbete med platsen. Information och vägvisning är viktigt för en väl fungerande stad och har stor påverkan på stadsbilden.

Markbeläggning

Odenplan är belagd med hällar av flammad rödgrå Bohusgranit (fallande längder). En del av dessa som är borttagna går att återanvända enligt uppgift från Citybanan. Resten får nyanskaffas. Blandningen mellan den nya och den äldre Bohusstenen specialstuderas.

De två större byggnaderna – stationen och serveringen - är placerade längs Karlbergsvägen på en avvikande markbeläggning, som tillsammans med byggnadernas fasader skall fungera som en arkitektonisk enhet. Diskussion om material på fasader och mark pågår. Mellan byggnaderna placeras tillgänglighetsanpassade parksoffor som vetter mot söder.

En stark önskan från medborgare m fl är att föra fram Odenplan till kyrkmuren. Att ta bort / flytta bussarna från denna del av Upplandsgatan är orealistiskt, med tanke behovet av utökad kollektivtrafik, och SL har också motsatt sig detta. Däremot är det en tanke från förra ombyggnaden att kunna använda Bohussten som på torget i övrigt och därigenom visuellt förena kyrkan med torget. Körytan måste då beläggas med mindre stenar (t e x bredd 17,5 cm i fallande längder mellan 27-32 cm) och hållfastheten för busstrafiken säkras t e x genom lämpliga ”låsningar”. Hällarna på gångbanan framför kyrkan bör ha samma format som torget. Kantstenen har standardhöjd vid busshållplatserna men kan minskas ner mot sidorna. Cykeltrafiken ska även fortsättningsvis kunna passera via bussgatan.

Alla övergångsställen runt Odenplan specialstuderas och tillgänglighetsanpassas. Ledstråk och taktila områden vid övergångsställen e t c på torget utförs i granit som tidigare.

Kompletterande programarbete

Detta program behöver kompletteras med :

- Bearbetning av nedgången tillsammans med cykelgaraget avseende mått, konstruktion, belysning, material.
- Markbeläggning utöver Bohusgranit.



- Fasadmateriel på stationsbyggnaden, cykelgaraget och serveringsbyggnaden.
- Placering av större informationsskyltar. Skyltprogram.

Information och Tidsplan

Det finns ett stort intresse från allmänhetens sida att ta del av hur Odenplan kommer att återställas. Möte för allmänheten kommer därför att anordnas där Citybanan och staden m fl kommer att medverka.

Hela Citybaneprojektet beräknas vara färdigt år 2017. För Odenplan beräknas den nya entrébyggnaden vara klar 2012-2013. Exakt tidsplan för återställande av torget beror delvis på hur byggandet av cykelgaraget kommer att bedrivas. Platsen kommer successivt att avetableras och kunna användas av allmänheten.

Bedömning av återställandet

Odenplans nya ändamålsenliga funktioner samt krav på rymlighet för ökade trafikantströmmar innebär vissa förändringar, i jämförelse med Odenplans innehåll och utseende innan Citybanans arbeten startade. Enligt avtal skall ett återställande ske, vilket i realiteten måste tolkas så att kostnaden för detta ställs mot det nu aktuella förslaget för Odenplan. Kontorens bedömning är att förslaget totalt sett håller sig inom samma ramar som ett exakt återställande innebär. Enligt genomförandeavtalet skall återställandet ske på Trafikverkets bekostnad.

Exploateringskontorets och trafikkontorets förslag

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden godkänner program för återställande av torget på Odenplan enligt tjänsteutlåtandet.

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden anser att skrivelsen från Norrmalms stadsdelsnämnd underskriven av Hanna Broberg (m) och Lars Arell (s) är besvarad genom detta tjänsteutlåtande

Slut