

Station Odenplan

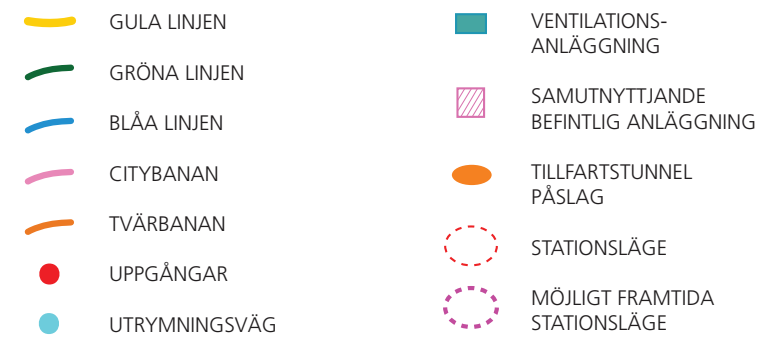


ÖVERSIKT

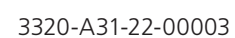
Station Odenplan är den av Gula linjens stationer som kopplar ihop den nya linjen till stadens övriga tunnelbanelinjer. Odenplans befintliga tunnelbanestation byggs ut med en ny plattform och ett nytt spår söder om den befintliga plattformen. Från den nya plattformen nås de befintliga biljetthallarna vid Odenplan och Västmannagatan. Biljetthallen vid Västmannagatan utvidgas och en ny uppgång söder om Karlbergsvägen tillkommer. Smidiga kopplingar skapas i båda ändarna av den nya plattformen för byten mellan tunnelbana och pendeltåg, där pendeltågen ligger i ett läge under tunnelbanestationen.

Station Odenplan är en omfattande anläggning under jord medan avtrycken ovan jord är förhållandevis små. Stationen byggs som en betongkonstruktion på berg i en spontad schaktgrop tätt under befintlig gatunivå.

I den östra änden mynnar anläggningen i tre redan befintliga entrébyggnader. De nya tillskotten i gatumiljön här blir en ombyggnad av en befintlig teknikbyggnad och ett nytt tryckutjämningschakt. I den västra änden dubblas biljetthallens storlek och befintligt trapphus och hiss kompletteras med ett nytt trapphus med motsvarande konfiguration på motsatt sida av Karlbergsvägen. Hisschaktet samordnas med schakt för tryckutjämnning och brandgasevakuerings. I Karlbergsvägens mittrefug byggs taklanterniner för biljetthallen med plats för utelufts- och avluftsinstallationer.



Anslutningen från den nya tunnelbaneplattformen till den befintliga sker via biljetthall Odenplan eller biljetthall Västmannagatan. Anslutningen till pendeltågsstationens plattform sker via biljetthall Odenplan eller via nedgångar på den befintliga tunnelbanans plattform.





Situationsplan station Odenplan skala 1:2000/A3



Längdsektion station Odenplan skala 1:1000/A3

Uppgång Odenplan

UPPGÅNG ODENPLAN

Vid bygget av Citybanans pendeltågsstation har tunnelbanestationens befintliga biljetthall vid Odenplan utvidgats med en egen biljetthall för pendeltågsstationen och en förberedd anslutning till den nya tunnelbaneplattformen. De båda biljetthallarna nås via en gemensam entrébyggnad på Odenplan. Tunnelbanans biljetthall kan även nås från Karlbergsvägens norra sida via befintliga trapphus. Från biljetthall Odenplan nås även det cykelgarage som nu är under uppförande.

Inga nya gatuentéer planeras för Odenplans biljetthall i samband med tunnelbanansutbyggnad.



Situationsplan Odenplan Skala 1:800/A3



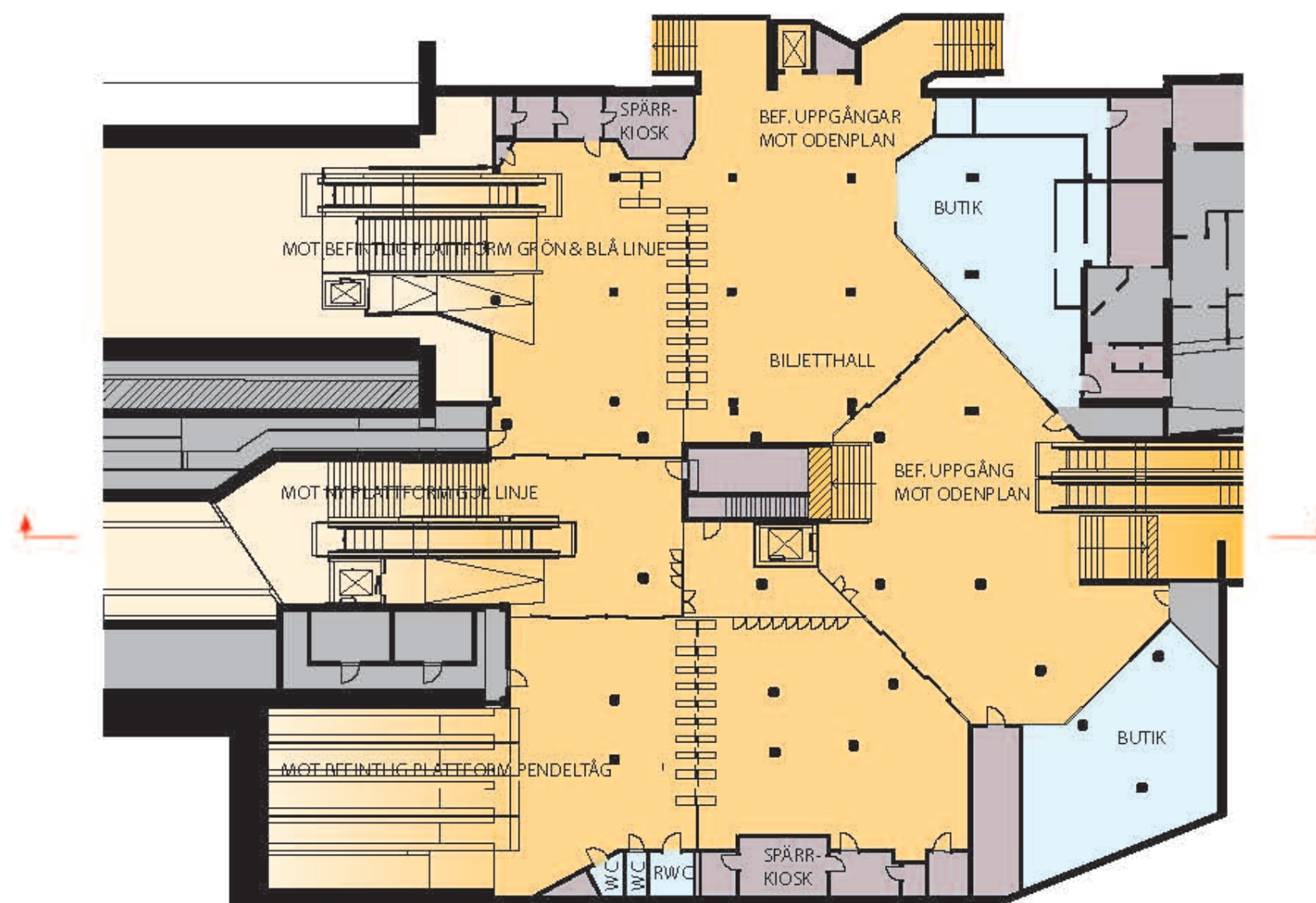
Befintlig huvudenté



Gustav Vasa kyrka



Befintlig hiss och entrébyggnad
på Karlbergsvägens norra sida



Biljetthall plan (Skala 1:300/A3)



Östra stationsänden sektion (skala 1:400/A3)



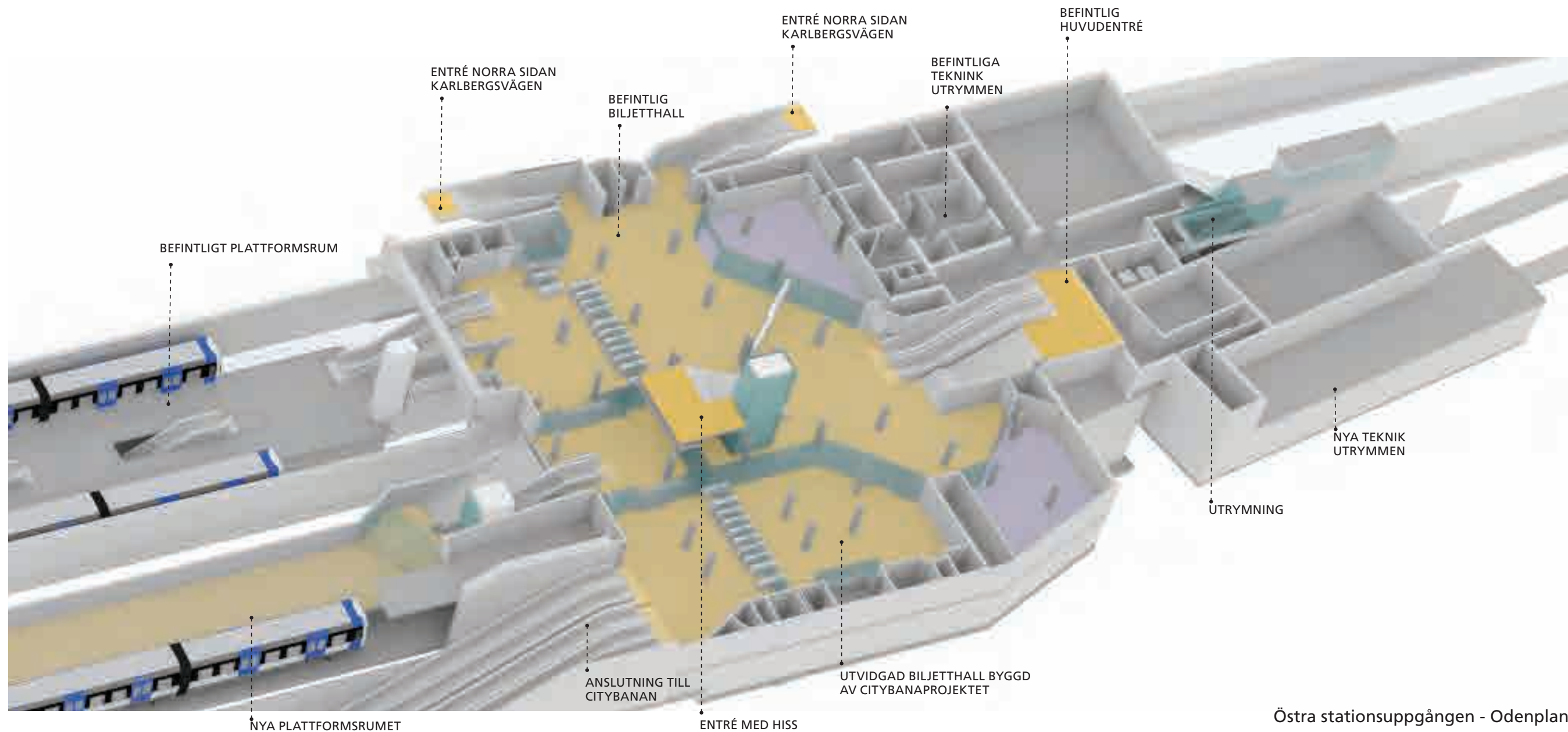
Befintlig biljetthall Odenplan



Befintlig utrymningsväg samt befintlig entrébyggnad

BILJETTHALL ODENPLAN

Trapphuset från den nya tunnelbaneplattformen ansluter direkt till pendeltågsstationens biljetthall och skiljs från tunnelbanans befintliga biljetthall av ett glasat dörrparti. Det gemensamma trapphuset till torget avskiljs i sin tur från båda biljetthallarna med glasade dörrpartier. De avskiljande glaspartierna förses även med utrymningsväg och luckor för ersättningsluft.



Östra stationsuppgången - Odenplan

Befintligt undertak i pendeltågsstationens biljetthall bygger 100 mm från takbjälklagets underkant. Tunnelbanans biljetthall utförs med ett likadant undertak som sänks ytterligare ca 100 mm för att även rymma integrerad sprinkler.

Stationens nya plattformsrums skiljs på plattformsnivå av ett glasat dörrparti. Utanför plattformsrums ordnas ca 24 kvm utrymningsplats och ett trapphus med en rulltrappa med 1 m fri gångbredd, en gångtrappa med 2,8 m fri gångbredd och en hiss med korgmått 1300 x 1700 mm. Tunnelbanans nya plattform ligger på nivå +14,9 och Biljetthall Odenplan på nivå +18,5 höjdskillnaden från plattform till biljetthall blir följaktligen 3,6 m.

Biljetthallen har 2,8 m tillgänglig takhöjd. För att klara krav om min 3,7 topphöjd över hissens översta stannplan måste en rampning anordnas mellan hissens övre stannplan och biljetthall. Ramper utförs på grund av utrymmesskäl med längdslutning 1:12.

Uppgång Västmannagatan



Situationsplan Västmannagatan/Karlbergsvägen (Skala 1:800/A3)



Vy mot framtida entrébyggnad till höger i bilden. Befintlig entrébyggnad till vänster.



Vy mot framtida entrébyggnad

UPPGÅNG VÄSTMANNAGATAN

Tunnelbanestationens befintliga biljetthall vid Västmannagatan med entré på Karlbergsvägens norra sida utvidgas under Karlbergsvägen och kompletteras med entré och hiss på den södra sidan.



Befintlig entrebyggnad, Odenplan

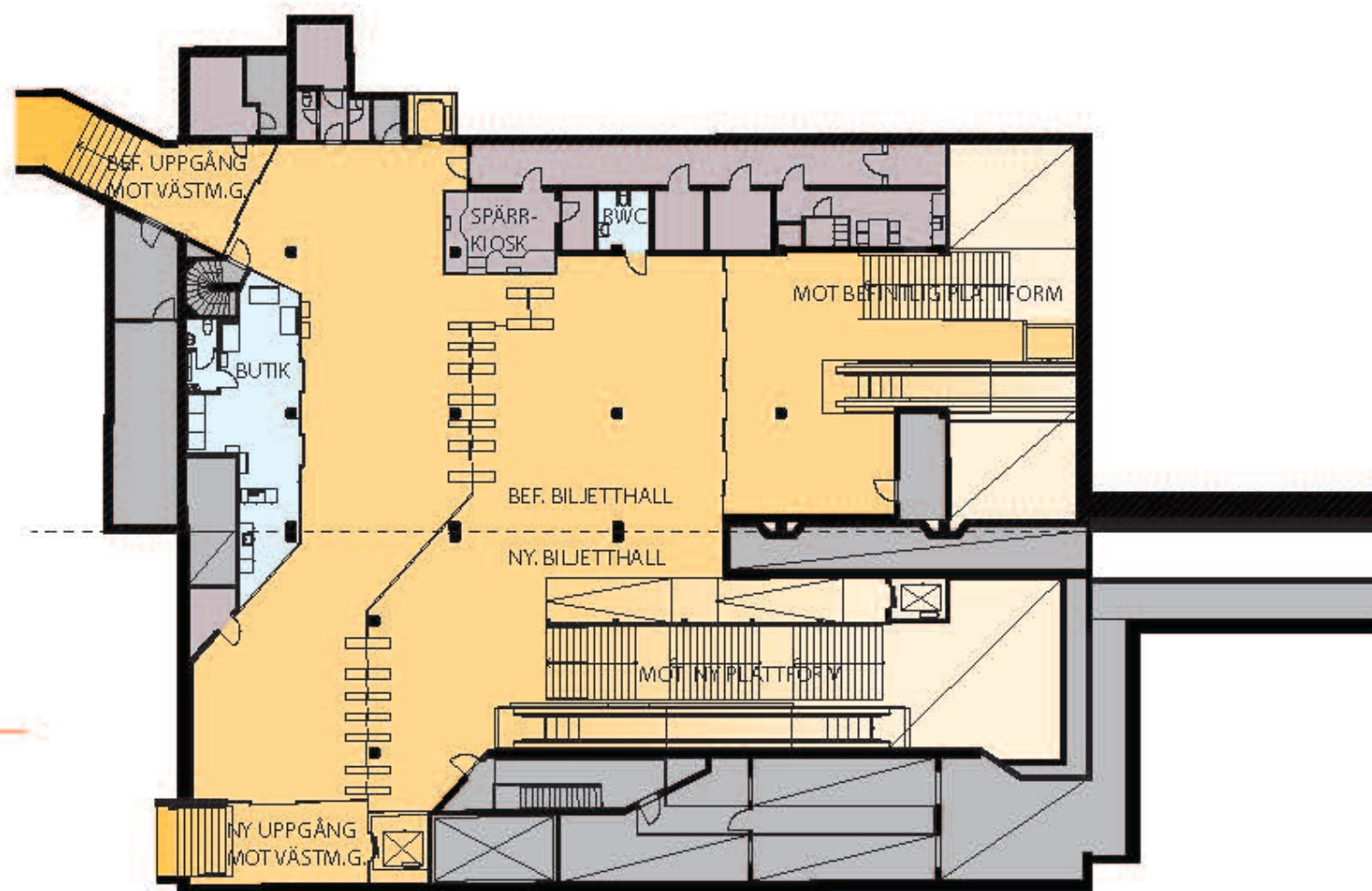


Vy från Karlbergsvägen mot den nya gatuentrén.

GATUENTRÉ KARLBERGSVÄGEN

Två ny entrébyggnad på Karlbergsvägens södra sida leder ner till den nya utvidgade biljetthallen vid Västmannagatan. Den ena innehållande en gångtrappa med 3 m fri gångbredd och den andra inrymmer en hiss med korgmått 1500 x 1700 mm och ventilations-schakt. Biljetthall ligger på nivå +21,3 och den nya entrén på nivå ca +25,6. Höjdskillnaden från biljetthall till entré blir 4,3 m.

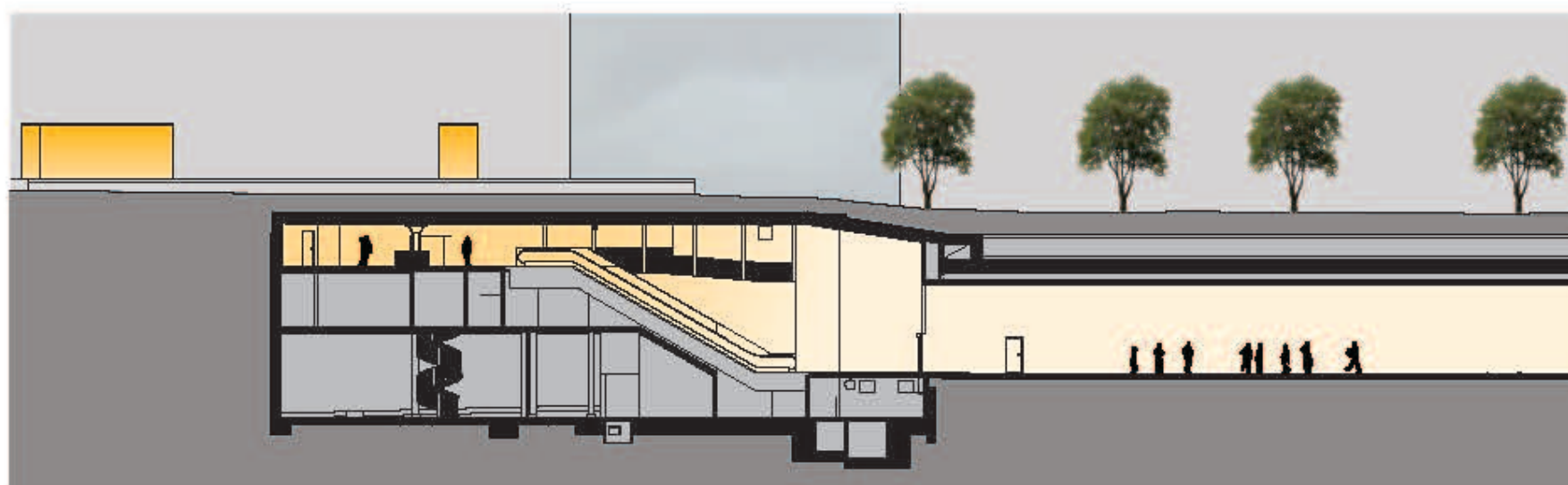
Entrébygganderna föreslås utformas för att spegla de befintliga på andra sidan gatan med stora glaspazier och kraftig sockel och takfot.



Plan biljetthall Västmannagatan (Skala 1:300/A3)



Befintlig Biljetthall Västmannagatan

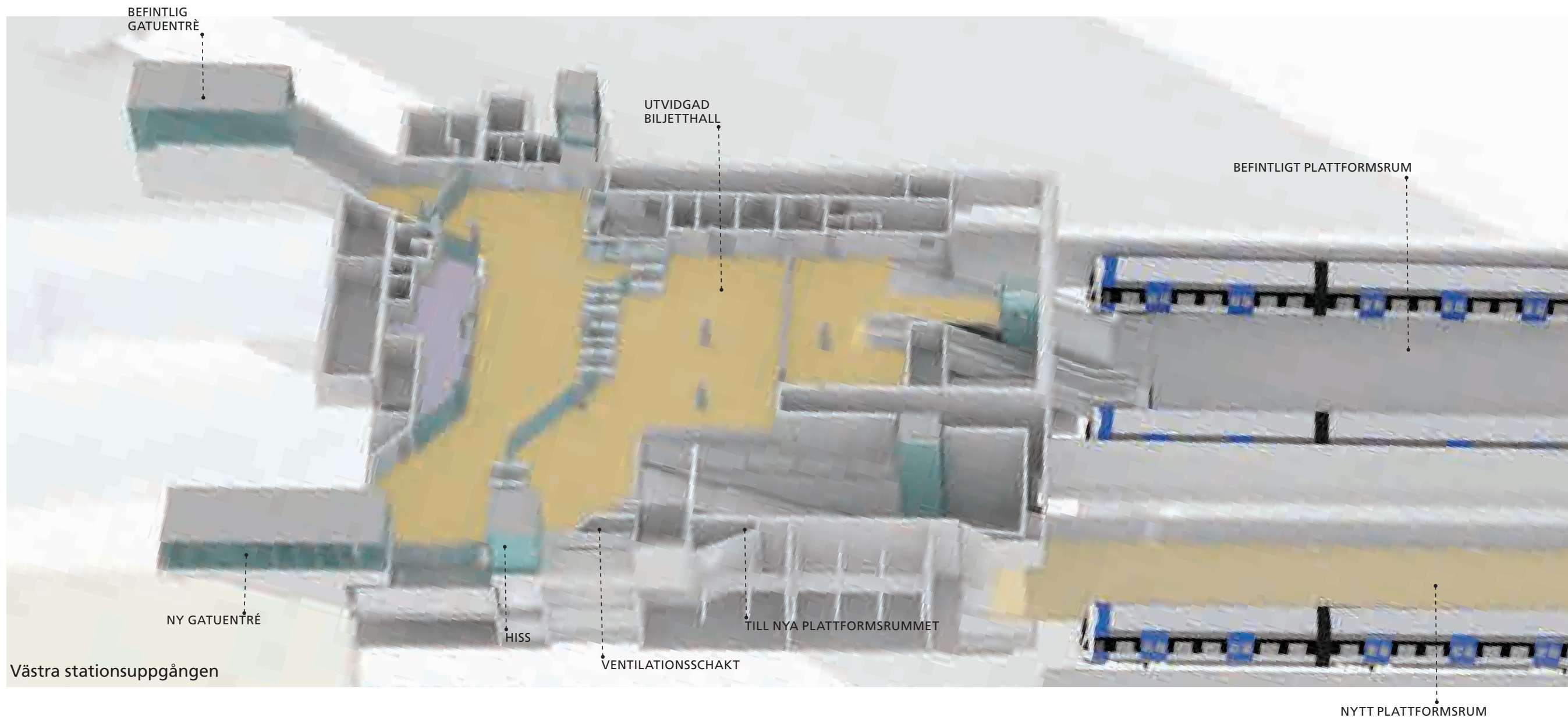


Sektion västra stationsänden (Skala 1:400/A3)

BILJETTHALL VÄSTMANNAGATAN

Biljetthallen utvidgas till dubbla storleken med en helt ny planlösning. Biljetthall med uppgång görs om och förses med nya enhetliga ytskikt, spärklinjen förändras och en ny spärrkiosk (ca 7-8 kvadratmeter) med biutrymmen inordnas i den norra delen. Befintliga biutrymmen kompletteras med nya för kontanthantering, trygghetsrum, publik RWC innanför spärklinje, pausrum (ca 6-7 kvadratmeter), omklädningsrum (ca 4 kvadratmeter), städutrymme för städmaskin och butik.

Brandtekniskt avskiljs befintlig tunnelbana med ett glasparti mellan spärklinjen och lyftpaket till befintlig plattform. Utredning pågår om partiet kan ersättas med brandgasventilation av befintlig plattform.



Västra stationsuppgången

Uppgång Västmannagatan skiljs från stationens nya plattformsrum av ett glasat dörrparti. Innanför detta ordnas ca 24 m² utrymningsplats och ett trapphus med en rulltrappa med 1 m fri gångbredd, en gångtrappa med 3,2 m fri gångbredd och en hiss med korgmått 1100 x 1700 mm.

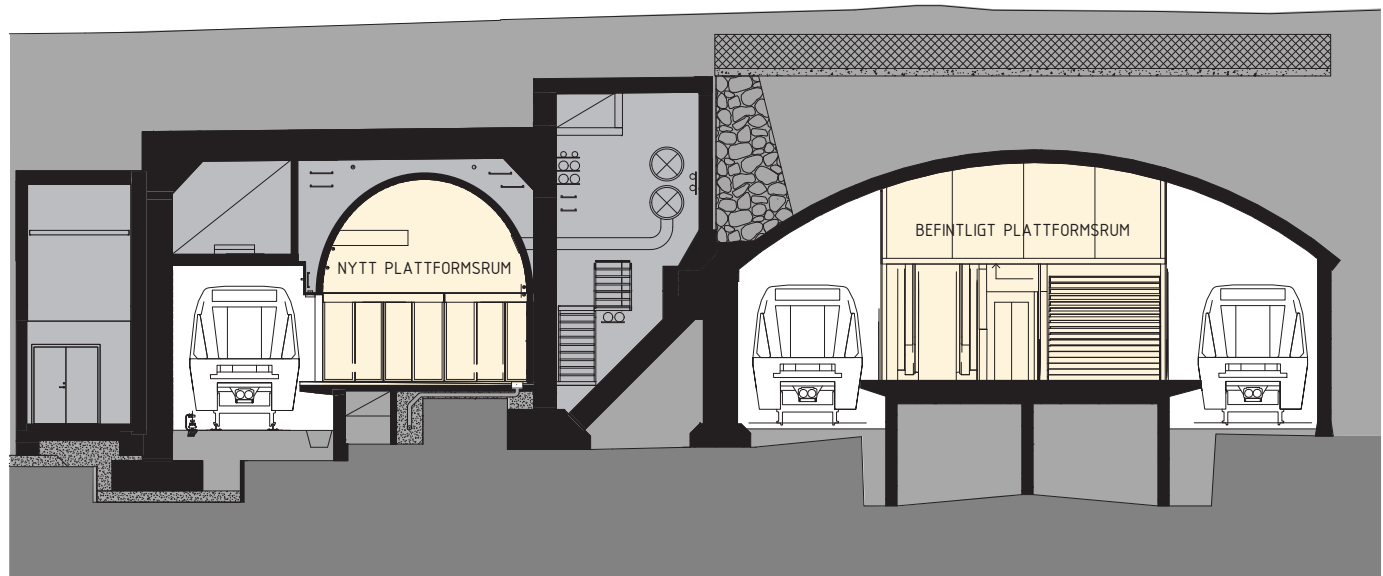
Tunnelbanans nya plattform ligger på nivå +14,9 och Biljetthall Västmannagatan på nivå +20,8. Lyfthöjden från plattform till biljetthall blir följaktligen 6,4 m.

Biljetthallen har mellan 2,6-2,3 m tillgänglig takhöjd därför behövs två ramper med vardera 0,5 meters lyfthöjd i biljetthallen för att klara hissens krav på 3,7 m topphöjd för översta stannplanet under takbjälklaget. Ramper utförs på grund av utrymmesskäl med längdslutning 1:12.

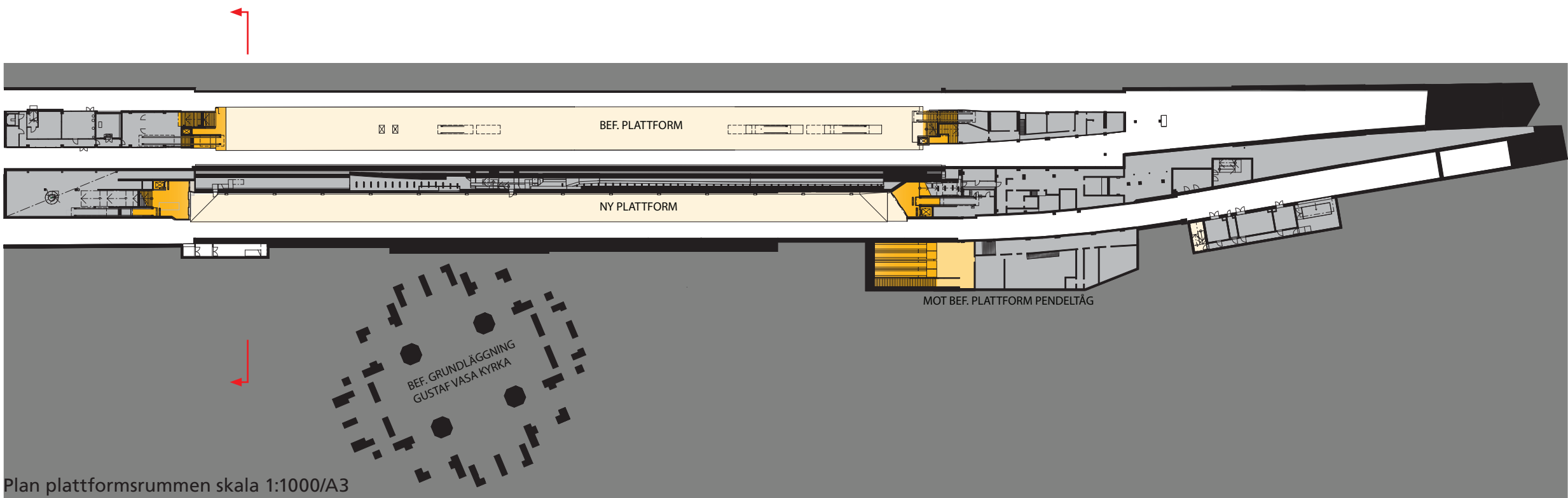
BELYSNING

Belysningen av biljetthallen ska framförallt främja orienterbarheten, samt underlätta nyttjandet av dess olika funktioner. Genom att låta allmänbelysningen utgöras av sammanhängande ljuslinjer, vilka löper genom biljetthallens fulla längd så förstärker man rummets naturliga gångstråk samtidigt som man skapar ett intressant grafiskt mönster i taket. Även visuellt framträdande väggpartier ljussätts med ett kallare vertikalt ljus för att använda dessa som orienteringspunkter för resenärer som rör sig i kommunikationsstråken. Över biljettspärar och vid servicekiosker förstärks belysningen för att erbjuda ett större funktionsljus.

Plattformsrum



Tvärsektion plattformsrummen skala 1:200/A3



Plan plattformsrummen skala 1:1000/A3

PLATTFORMSRUM

Den nya plattformsrumsrummet är lokaliserat på samma nivå och parallellt med befintlig tunnelbaneplattform och kan därför ansluta till befintliga biljetthallar genom avskilda utrymningsplatser i vardera ända av plattformen. Rummet som får halva breddmåttet i jämförelse med Odenplans befintliga plattform och samma takhöjd, med taket format som ett valv kommer rummet upplevas som en hög och luftig hall. Taket landar tillskillnad från tidigare generationers plattformsrumsrum i ett glasat dörrparti som skiljer plattformsrumsrummet från spårutrymmet.

Rumsformen föreslås förstärkas av ett vertikalt mönster i form av försänkta spalter som följer tak och ner på den inre väggen. Formen och mönstret skapas av akustikplattor som döljer kanaliseringen och övrig teknisk installation.

Skytning, högtalare, belysning och övriga installationer lokaliserar till en kontinuerlig resenärsinformationszon där tak och vägg möts.



Befintligt plattformsrumsrum Odenplan



Perpektiv nytt plattformsrumsrum Odenplan

Ytanläggningar



Möjlig utformning kombinerad redskapsbod och utrymningstrapphus, utformning ska ske i samråd med kyrkoförvaltningen.

TAKLANTERNINER I MITTREFUG

Refugen i Karlbergsvägen utvidgas för att inrymma tillkommande ventilationsfunktioner och taklanterniner som förser den utvidgade biljetthallen med dagsljus. Taklanterninerna fungerar även som brandgasevakueringsluckor.

Taklanterninerna utformas förslagsvis för att ge så litet avtryck som möjligt i stadsmiljön, utplacerade på ett jämt avstånd längs refugen.



Befintlig tryckutjämning och installationer i refug.

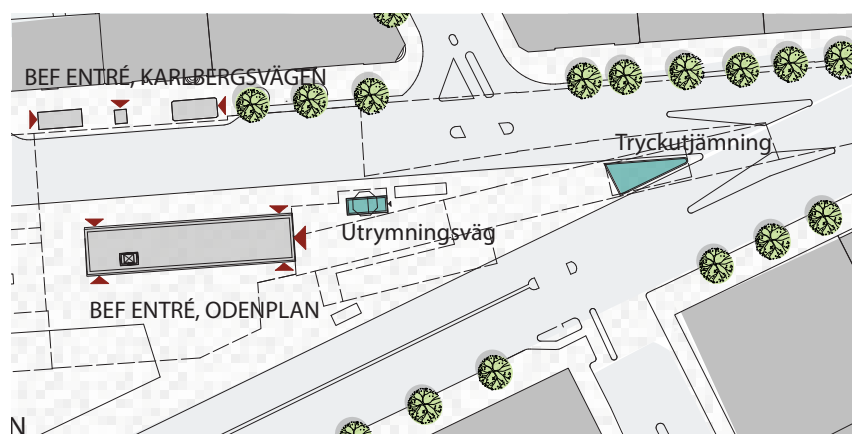
UTRYMNINGSVÄG GUSTAV VASA KYRKA

I den västra stationsänden behövs ett separat utrymningstrapphus från spårtunneln. Detta kommer att samlokaliseras med en redskapsbod som Gustav Vasas församling planerar uppföra på västra sidan om kyrkan inom kyrkogården, ritat av AIX arkitekter.

Utformningen av utrymningstrappan ansluter till den föreslagna utformningen av redskapsboden.



Installationer i stadsrummet, västra ändan



Installationer i stadsrummet, östra ändan



Östra torgetsspetsen på Odenplan



NY UTRYMNINGSVÄG - ODENPLAN

Glastornet som står invid huvudentrén på Odenplan och idag innehåller utrymning från teknikrum, behöver ersättas för att få tillräcklig kapacitet för att även klara utrymning från den nya spårtunnel och de nya teknikrum som byggs öster om biljetthal-len.

Utformningen av den nya utrymningen ansluter förslagsvis till den nya tunnelbane entrén.

TRYCKUTJÄMNINGSSCHAKT

Det befintliga glastornet fungerar även som tryckutjämning för spårtunneln, denna funktion kommer att samlokaliseras med ett tillkommande schakt för den tryckutjämning som behövs för den nya spårtunneln. Det nya schaktet förläggs i torgets spets och utformas förslagsvis som ett galler i granitsockeln för att ge en minimal påverkan på torget.