

**E4 förbifart Stockholm**

# Arbetsplan

**Gestaltningssprogram del 1: Ytlägen Ansluter till: Gestaltningssprogram del 2: Tunnlar  
Utställelsehandling 2011-05-05**

Objektnummer 8448590



**Titel:** E4 Förbifart Stockholm, Arbetsplan Gestaltningprogram del 1: Ytlägen

Utställelsehandling 2011-05-05

**Objektnummer:** 8448590

**Utgivningsdatum:** Maj 2011

**Utgivare:** Trafikverket

**Kontaktperson:** Riggert Anderson

**Författare:** Konsortiet Förbifart Stockholm

**Foton:** Trafikverket, Författarna

**Layout:** Konsortiet Förbifart Stockholm

**Tryck:** Arkitektkopia

**Distributör:** Trafikverket, 172 90 Sundbyberg, Telefon 0771-921 921, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

# INNEHÅLL

---

|                                  |            |
|----------------------------------|------------|
| <b>FÖRORD</b>                    | <b>4</b>   |
| <b>SAMMANFATTNING</b>            | <b>5</b>   |
| <b>INLEDNING</b>                 | <b>7</b>   |
| <b>ANALYS</b>                    | <b>13</b>  |
| <b>FEM GESTALTNINGSPRINCIPER</b> | <b>17</b>  |
| <b>VÄGARKITEKTUR</b>             | <b>21</b>  |
| <b>TEKNIKBYGGNADER</b>           | <b>53</b>  |
| <b>TRAFIKPLATSER</b>             | <b>59</b>  |
| Kungens kurva                    | 60         |
| Lovö                             | 70         |
| Vinsta                           | 80         |
| Hjulsta                          | 88         |
| Akalla                           | 100        |
| Häggvik                          | 112        |
| <b>KÄLLOR</b>                    | <b>130</b> |
| <b>MEDVERKANDE</b>               | <b>131</b> |
| <b>BILAGA 1</b>                  | <b>132</b> |

# FÖRORD

---

Trafikverket har ett miljöansvar för såväl den statliga väghållningen som för hela vägtransportsektorns utveckling. I detta ansvar inbegrips också hänsyn till den visuella, kulturella och ekologiska miljön. Föreliggande gestaltungsprogram för Förbifart Stockholm är framtaget för att tillgodose nämnda områden inom vårt miljöansvar.

Förbifart Stockholm avser att åstadkomma en bättre miljö, öka tillgängligheten och förbättra förutsättningar för Stockholmsregionens utveckling. Syftet med det framtagna gestaltungsprogrammet är att skapa förutsättningar för omsorg om vägmiljöns gestaltning. I denna ambition har Trafikverket också knutit det regionala skönhetsrådet till arbetet med Förbifart Stockholm.

Trafikverket  
Maj 2011

Riggert Anderson  
Projektchef

Mats Broman  
Funktionsansvarig vägarkitektur

## SAMMANFATTNING

---

Förbifart Stockholm omfattar drygt 21 km ny motorväg varav den längsta sammanhängande tunneln är drygt 16 km. En kortare tunnel under Järvafältet är knappt 2 km. Vägen, tunneln och trafikplatserna ska uppfattas som en samordnad helhet som speglar de olika platserna och landskapets förutsättningar. Utformningen ska stödja god orienterbarhet under hela dygnet.

Gestaltningen utgår från fem gestaltungsprinciper som kan sammanfattas i orden Möten, Lutningar, Kontinuitet, Hierarki och Proportioner. **Möten** uttrycks som omsorg och omhändertagande av olika möten t.ex. mellan olika material. Stödmurar, barriärelement och kantbalkar ges en karaktäristisk **lutning** på 10:1. **Kontinuitet** uttrycks av element som håller ihop ytlägen och tunnelrum, t.ex. barriärelement. **Hierarki** uttrycker ställningstagande avseende vad som rör över vad. **Proportioner** uttrycks som en strävan efter lätthet och luftighet hos t.ex. broar och tunnelmynningar.

Tunnelmynningars form bestäms av principlösning för lutningar och

möten. Mynningarna knyts till platsen i detaljutformning av mötet med omgivningen. Zonen kring mynningen hålls så rent som möjligt för att föraren ska kunna rikta sin uppmärksamhet mot tunnelinfarten. Stödmurar och barriärelement är de mest påtagliga sammanhållande elementen. De utformas med en lutning 10:1. Stödmurar längs vägen ges en enkel bearbetning anpassad till platsen. Stödmurar tvärs vägen bildar fond och ges en högre bearbetningsgrad. Fondväggar kläs med natursten. Barriärelement är 0,8 meter höga för att inte störa blicken.

En brofamilj har tagits fram där kantbalkens lutning och detaljlösningar är genomgående för samtliga vägbroar. Slänter anpassas till platsen. Slänter binds ihop så att hyllor mellan olika slänter inte uppstår.

Vegetation bidrar till att integrera vägmiljön i landskapet samt att föra in det omgivande landskapet i det inre vägrummet. Väl vald vegetation har också en stoftuppsamlade effekt. Väsentligt för ett gott resultat är att tåliga och hårdiga arter väljs, att växtbäddar är

optimalt utformade, att konstbevakning används i svårtåtkomliga vegetationsytor och att växterna ges möjlighet till etablering genom omsorgsfull skötsel, särskilt i etableringsskedet.

Långa bergskärningar i landskapet som uppstår när vägen går i öppet läge blir viktiga och storslagna landskapselement som bearbetas och ges ett medvetet uttryck.

Vägmiljön ska upplevas som en harmonisk helhet. Vägutrustning väljs enligt ett familjetänk där samtliga delar hänger ihop. Vägutrustningen ska vara enhetlig, enkel och visuellt tilltalande. Belysningsstolpars höjd, armaturer och ljuskällor väljs för att skapa en god och behaglig belysning av vägar och gator. Ljus används även som effektskapare och för att lyfta fram olika objekt och landmärken under mörkertid. Ljuskälla väljs så att belysning av ytlägen och tunnel harmonierar.

Teknikbyggnader utformas med ett tydligt arkitektoniskt uttryck. Byggnadernas proportioner anpassas till landskapets struktur och skala.

# SAMMANFATTNING

---



I tunnelmynningar sammanfattas de fem gestaltungsprinciperna. Betongtunneln möter en mer bearbetad, lutande fasadskiva - möten och lutningar. Betongtunneln dras ut och rör över fasadskivan som bildar bakgrund - hierarki. Tunnelmynningarna utformas på samma sätt genom projektet - kontinuitet. Tunnelmynningen utformas med balanserade proportioner. Exemplet visar en ramptunnelmynning.

## Inledning

Här beskrivs syftet med gestaltungsprogrammet och hur samhällsperspektivet, trafikantperspektiv och åskådarperspektiv ger olika förutsättningar för vägmiljöns utformning.



## INLEDNING

Förbifart Stockholm omfattar drygt 21 km ny motorväg och är en del i en yttre led som binder ihop väg 73 i söder med E18 i norr. Förbifart Stockholm länkar ihop Södertörnsleden med Norrortsleden.

Större delen av Förbifart Stockholm går i tunnel. Mellan Skärholmen och Hjulsta går vägen i en drygt 16 km sammanhängande tunnel. En kortare tunnel under Järvafältet är knappt 2 km. Mellan Skärholmen och Hjulsta gör Förbifart Stockholm avtryck på ytan i trafikplatserna på Lovön och i Vinsta samt i olika teknikbyggnader som behövs för att klara elbehov och luftkvalitet i tunneln.

### BAKGRUND

Förbifart Stockholm har utretts under lång tid. Redan år 1996 togs Gestaltningprogram för Yttre tvärleden fram. Programmet omfattade Södertörnsleden, Västerleden och Yttre tvärledens norra del. Förbifart Stockholm motsvarar Västerleden och del av Yttre tvärledens norra del (Bergslagsplan - Häggvik)



Översiktskarta som visar hur Förbifart Stockholm, orange, ansluter till planerade och existerande vägar.



---

År 2003 togs "Underlagsrapport arkitektur" fram som del av vägutredningen för projekt "Effektivare nord - sydliga förbindelser i Stockholmsområdet". Rapporten vidareutvecklade riktlinjer och tankar från gestaltningsprogrammet för Yttre tvärleden. I föreliggande gestaltningsprogram, som tas fram som en del av arbetsplanen för Förbifart Stockholm, fördjupas studierna ytterligare.

### SYFTE

Projektets omfattning innebär att projektering och byggande kommer att pågå under lång tid. För att säkerställa gestaltningskvalitet i ett projekt, vars huvudsakliga byggtid ligger flera år fram i tiden, har detta gestaltningsprogram tagits fram.

Gestaltningsprogrammet ska identifiera utformningsfrågor och arkitektoniska utgångspunkter som projektet har att förhålla sig till, samt att formulera medvetna principförslag och riktlinjer för hur dessa ska hanteras i utformningen av vägmiljön. I efterföljande skeden kommer dessa riktlinjer och principer att ytterligare preciseras

och detaljeras. I gestaltningsprogrammet beskrivs utgångspunkter för en gestaltningsmässig samordning av projektet samtidigt som utrymme ska finnas för en anpassning till skiftande förutsättningar.

Gestaltningsprogrammet behandlar vägrummet i sin helhet varför ibland tankar och idéer sträcker sig längre än den formella gräns som ligger inom Trafikverkets rådtrum.

Gestaltningsprogrammet utgör ett underlag för beställare, kommuner, projektörer och entreprenörer i beslut rörande projektets gestaltning.

Gestaltningsprogrammet för Förbifart Stockholm har delats upp i två delar: del 1 Ytlägen och del 2 Tunnel.

Gestaltningsprogram, del 1 Ytlägen, behandlar delarna ovan jord och tunnelmynningar samt övergången mellan tunnel och ytlägen.

### MÅL

Det övergripande målet för vägarkitekturen är att tillsammans med övriga

delaktiga i projektet, skapa en säker och väl fungerande trafikförbindelse som på ett naturligt sätt är integrerad i sin omgivande miljö där utformningen uppfyller högt ställda krav på en god arkitektur.

### SAMHÄLLSPERSPEKTIV

Inom Stockholms stad finns en tradition att beskriva stadens olika årsringar. Även trafiksystemet har årsringar med olika karaktär. Västerbron, Essingeleden, Södra länken är alla exempel på den successiva utflyttningen av trafik från stadens centrala delar, präglade av den tid då de byggdes ut.

### Väg i stadsbygd

I stadsbygd råder stadens villkor och vägen och dess kringutrustning, t.ex. de stora teknikbyggnader som krävs, anpassas till stadens mått och skala. I stadsbygd råder omgivningen över vägen på så sätt att omgivningens krav ges hög prioritet. Trafikantens upplevelse underordnas omgivningens upplevelse. Vägprojektet ska innebära förbättringar för de som bor, vistas och rör sig kring den nya vägen. Detta innebär att bullerskydd, utformning



Väg i stad, Södra länken vid Hammarby sjöstad.

av gång- och cykelvägar, placering och utformning av gång- och cykelpassager, kvalitet och precision i materialval etc. prioriteras.

I stadens villkor ingår att platsutrymmet är begränsat. Många intressen ska samsas inom samma område samtidigt som olika säkerhetskrav måste uppfyll-



Väg i kulturlandskap, Norrortsleden.

las.

### Väg i kulturlandskap

Kulturlandskapet ställer andra krav på vägens gestaltning än stadsbygden. Där Förbifart Stockholm gör avtryck i kulturlandskapet, främst på Lovön men också vid passagen av Järvafältet, finns starka bevarande- och skyddsint-

ressen. Lovön ingår i riksintresse för kulturmiljövården. Här ligger också världsarvet Drottningholm.

Bevarandebestånden innebär att vägen i mycket hög grad måste underordna sig det omgivande landskapet. Vägen och teknikbyggnader ska helst inte synas från det omgivande landskapet.

### TRAFIKANTPERSPEKTIV

De som färdas i bil längs en väg, som förare eller passagerare, upplever vägen som en film i långa sekvenser. För trafikanter på vägen dominerar rumsupplevelsen av vägens utrustning; skyltar, barriärelement, räcken, stolpar m.m.

De som färdas långsamt, på cykel eller till fots, har en helt annan upplevelse. För de senare är vägmiljön mer påtaglig. Buller, luft, temperatur m.m. upplevs tydligt. Som cyklist och fotgängare är man också mer sårbar. Trafikantperspektivet kan alltså se väldigt olika ut. I projektet ska vägmiljön utformas med hänsyn till olika typer av trafikanter. Den mest sårbara trafikantgruppen på olika platser lägger ribban.