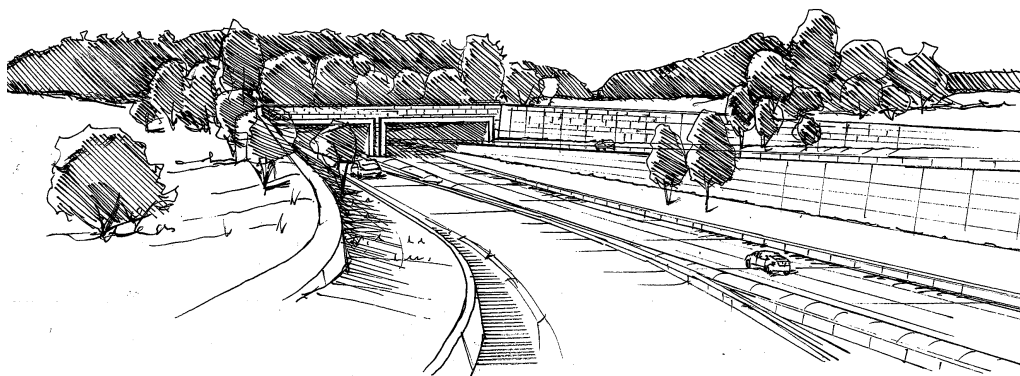


Ån i slättlandskapet har genom tidens gång sakta skurit sig ner i terrängen. Enstaka träd och buskar grupperar sig ut med kanten och ned för de gröna slänterna.



Trafikplatsen Akallas nedsänka vägbanor kan liknas vid ett stiliserat årum, där dalens befintliga trädgrupper på sina ställen klättrar ned mot trågets mitt.

terränganpassning och vegetation följer en princip som tar vara på platsens förutsättningar och karaktär.

Förbifart Stockholms sträckning genom dalstråket kan liknas vid det sätt en å eller ett åkerdike tar sig igenom ett slättlandskap. Åns gröna slänter kantas av grupper med träd och buskar som följer den nedsänkta fåran. Sett i från marken är det främst dessa trädgrupper som talar om var ån går fram i landskapet. Även om vägens skala är en annan kan samma förhållnings-sätt vara av värde för gestaltning av vägens möte med landskapet.

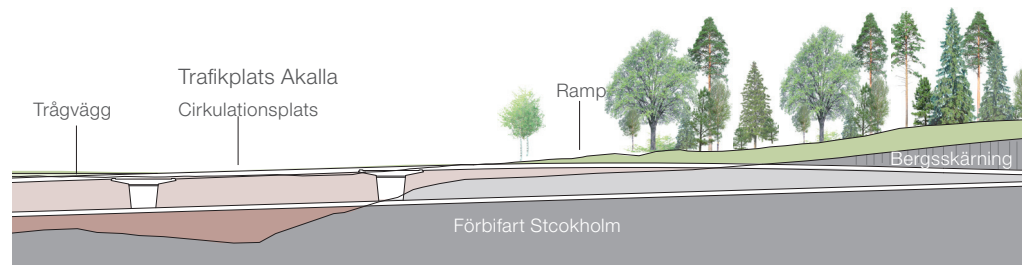
Genom att svagt höja terrängen vid kanterna av den nedsänkta vägbanan kan det visuella intrycket av vägen minimeras för dem som rör sig i kulturlandskapet.

Dalstråkets befintliga vegetationskaraktär kan användas för att få en naturlig inpassning av Förbifart Stockholm. Liknande det sätt som vegetationen följer en bäckfåra kan platsens befintliga busk- och trädgrupper utökas till att rama in och följa Förbifart



Hågdalens meandrande å urskiljs genom vegetationen som följer årummets sträckning, Uppsala.

Stockholms tråg. Vid tunnelmynningen mot söder skapas tätare planteringar för att minska det visuella intrycket av vägen från bostäderna. Det är dock viktigt att inte skära av hela dalstråket med planteringskorridorer utan behålla en visuell kontakt med hela dalgången och dess skala.

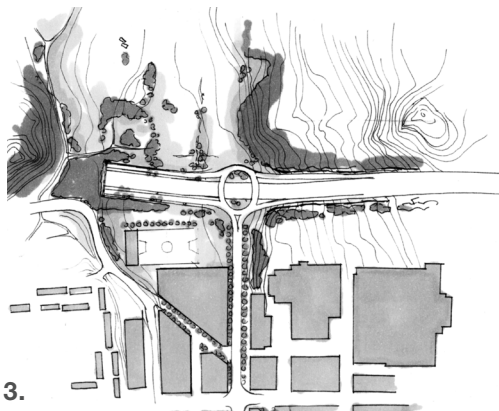


Principsektion visar Förbifart Stockholms skärning mellan Hanstaskogens bergsterräng och dalgången.

AKALLA



1. Dalståkets befintliga vegetation koncentrerar sig främst runt dalens åkerdiken.



3. Vid en framtida utbyggnad av staden (här illustrerat enligt planerna för Järva 2030) kan vegetationen ges en mer formell utformning utmed den nya stadskanten.



2. Ny vegetation följer samma struktur och riktning i landskapet som befintlig vegetation. Större planteringar runt tunnelmynningen knyter an till ursprungligt skogsbryn för att minska det visuella intrånget från bostäderna i Akalla.



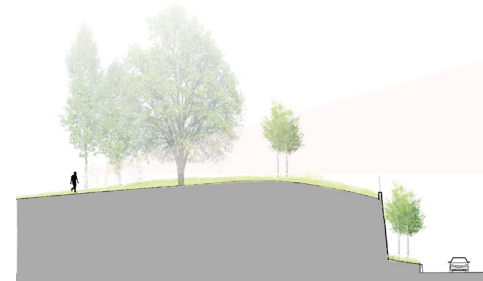
Illustration över trafikplats Akalla sett från cirkulationplatsen. Gröna trågväggar och trädgrupper utmed och i tråget hjälper till att integrera trafikplatsen i landskapet.

Kritiska faktorer för gestaltning

Stor vikt ska läggas vid att minska barriäreffekten som uppstår på grund av Förbifart Stockholm genom att värna om och förbättra entréerna in till naturreservaten. De befintliga passager som försvinner på grund av den nya vägen ska ersättas med nya i det mest naturliga läget för gångtrafikanter och cyklister. De ska inte tvingas till omvägar för att ta sig ut i kulturlandskapet.

Gestaltningen av trafikplatsen ska utformas på ett sådant sätt att anläggningen fungerar även i ett framtida sammanhang där stad och kulturlandskap möts tydligare än idag. Detta kräver att överblivna och odefinierade ytor undviks samt att de material som väljs åldras vackert.

För att hantera ingreppet i landskapet och minska intrycket av de höga trågväggarna krävs en medveten gestaltning av material och vegetation. För



Terrängen närmast trågets väggar höjs upp för att minska det visuella intrycket av vägen för dem som rör sig i landskapet.



Skiss på belysningsförslag. Ett sätt att arbeta med höga stödmurar är att använda en del av de staghål man får i betonggjutningen för infälld belysning. Dessa kan bilda ett raster med belysningspunkter som ökar i täthet ju närmare tunnelmynningen man kommer. (Liknande belysningsmönster kan även användas vid andra material).