




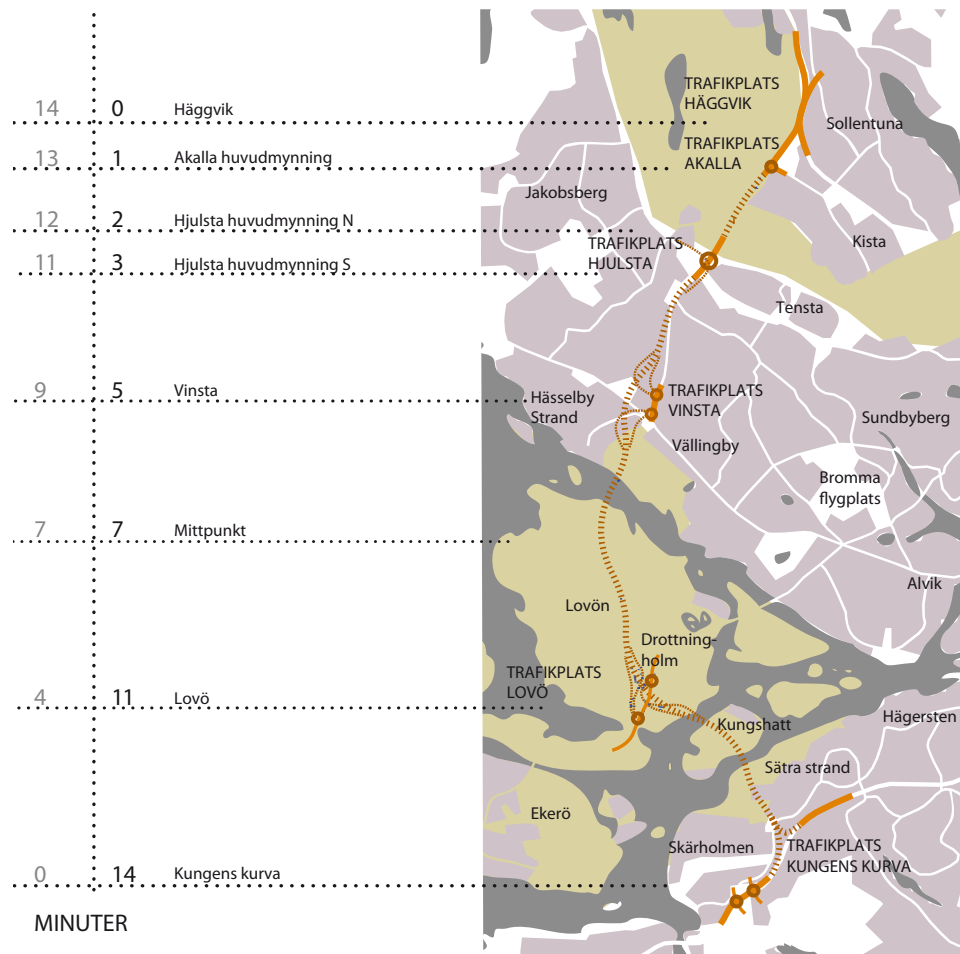


TECKENFÖRKLARING	
	Tunnelläge
	Ytläge
	Ramp
	Kulturlandskap
	Stadsbygd



Översikten visar hur lång tid det tar att åka från Kungens kurva till Häggvik i 90 km/ tim

ÅSKÅDARPERSPEKTIV

Åskådare är de som befinner sig vid sidan om vägen. De huvudsakliga åskådarna är människor som bor och/eller arbetar intill vägen. Åskådarperspektivet är aktuellt där vägen går i ytläge. För många åskådare är vägen ett önskat tillskott i boendemiljön. Projektet ska utformas med hänsyn och lyhördhet för boende och arbetande intill vägen.

Åskådarperspektivet domineras av upplevelsen av trafiken på vägen, men också av vägens landskapsanpassning, terrängutformning och detaljutformning.

- Landskapsanpassning handlar om tillvaratagande av landskapets förutsättningar vid utformning av t.ex. broar och trafikplatser.
- Terrängutformning handlar om omdaningar av terrängen t.ex. utformning av skärningar/bankar, terrängmodelleringar och tunnelymningar.
- I detaljutformningen gestaltas olika element som bullerskydd och planteringar.

VÄGENS INRE OCH YTTRE RUM

Vägens inre och yttre rum behandlar trafikantens närmiljö och vägens relation till det omgivande landskapet.

Trafikanten har vägens inre rum nära inpå sig, det är en del av trafikantperspektivet. Det inre rummet präglas av vägutrustning, t.ex. skyltar, värgräckan, belysningsstolpar, bullerskydd och stödmurar. En del av elementen i det inre rummet påverkar även det yttre rummet; exempelvis påverkar bullerskärmar och stödmurar vägens relation till omgivningen.

Vägens yttre rum relaterar till åskådarperspektivet. Målet med utformningen av det yttre rummet är att förankra vägen i landskapet så att en tilltalande miljö skapas även för betraktaren vid sidan av vägen. Utformning av vägens yttre rum har också en tydlig koppling till arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen för projektet. I vägens yttre rum ingår projektets broar som blir påtagliga nya element i landskapet.



Vägens inre rum. Södra länken, vid Globen.



Vägens yttre rum. Bergslagsvägen vid Hjulsta.

Analys

I detta avsnitt analyseras vad som är plats-specifikt och vad som är gemensamt. Ett övergripande förhållningssätt är att arbeta ytsnålt med stor omsorg om platsens uttryck och med stor hänsyn och anpassning till sin omgivning.

DEL I EN HELHET

Förbifart Stockholm var från början en del i Dennisöverenskommelsen från början av 1990-talet. För den inre delen, Ringen, togs 1994 fram ett Kvalitetsprogram för gestaltning. Detta följdes 1996 av Gestaltningprogram för Yttre tvärleden, där det som idag kallas Förbifart Stockholm är en del. De delar av Ringen och Yttre tvärleden som är genomförda eller pågår är Södra länken, Norra länken, Södertörnsleden och Norrortsleden.

I Kvalitetsprogram för Ringen finns en historisk genomgång av utvecklingen av Stockholms stora gator och vägar. Huvuddelen av de stora vägar som byggdes ut under 1950-70-talen formades efter trafiktekniska och vägbyggnadstekniska principer. Så sent som i början av 1990-talet när E4/E20 mellan Essingeleden och Uppsalavägen byggdes ut formades vägen efter landsvägstraditionen. Haga Norra trafikplats som blev färdig 1993 innebar en vändpunkt i synen på stora vägars gestaltning.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Med stigande välstånd i samhället har trafiken ökat. På Essingeleden från 1960-talet, som dimensionerades för ca 80.000 fordon/dygn färdas idag dubbelt så många fordon. Trafikens baksidor har med tiden blivit alltmer uppenbara. Vägen och trafiken på vägen medför miljökonsekvenser i form av bullerstörningar, barriäreffekter, utsläpp av ämnen och partiklar till luft, i anspråktagande av mark m.m. Nya vägar får också strukturerande effekter och påverkar därmed samhällsbygget i stort.

Omgivningens krav har inneburit att Förbifart Stockholm till stor del förlagts i tunnel. Från Skärholmen i söder till Hjulsta i norr löper vägen i en sammanlagt drygt 16 km lång sammanhängande tunnel. Mellan Hjulsta och Häggvik ligger vägen mestadels i ytläge med undantag för passagen av Järvakilen där vägen går i en knappt 2 km lång tunnel. Mellan Skärholmen och Hjulsta kopplar Förbifart Stockholm till lokalnätet endast i trafikplats Lovön och trafikplats Vinsta. På sträckan

avspeglar sig dock den underjordiska infrastrukturen på ytan i form av olika teknikbyggander; luftutbytesstationer, frånluftsanläggningar, mottagningsstationer, en VA-station och luftintag för eldriftutrymmen i tunneln.

VÄGENS INDELNING

Förbifart Stockholm kan delas in i tre olika karaktärer:

- Väg i stadsbygd (Kungens kurva, Vinsta, Hjulsta, Akalla och Häggvik).
- Väg i kulturlandskap (Lovön/Lindö).
- Väg i tunnel.

GEMENSAMMA OCH PLATSSPECIFIKA FÖRUTSÄTTNINGAR

I arbetet med gestaltningprogrammet har olika teser för vad som är gemensamt och vad som är platsspecifikt prövats. Tunneldelen utgör ett enhetligt rum som formades efter sina egna villkor. Dessa redovisas i Gestaltningprogram del 2 Tunnel.

Förutsättningarna för ytlägena är olika och en anpassning till platsen är huvudprincip för gestaltningen. Gemensamma element har gestaltats

utifrån de fem övergripande gestaltungsprinciper som presenteras längre fram i programmet.

Ett övergripande förhållningssätt för väg i ytläge är att arbeta ytsnålt, men med stor omsorg om platsens uttryck. Varje plats utformas med stor hänsyn och anpassning till sin omgivning. Vad detta innebär för varje plats och den bakomliggande analysen beskrivs i särskilt avsnitt om trafikplatserna.

SAMMANBINDA UTE OCH INNE

Övergången mellan ute och inne sker stegvis; från ett rent ytläge vars generella uttryck är välkänt, via en entrézon som innebär en övergång till tunnelrummet och till sist själva tunneln. En utgångspunkt för gestaltningen av trafikplatserna har varit att det finns vissa gemensamma element som fungerar som länk mellan väg i öppet läge och tunnel. Beteendevetenskapliga studier visar att övergången mellan ute och inne är ett stressmoment för trafikanten. En övergångszon som hålls relativt fri från element som kräver trafikanternas uppmärksamhet är därför av stor vikt.

Eftersom trafikplatsernas ytdelar till stor del består av just denna övergångszon har ett av målen med gestaltningen av ytdelarna varit att skapa ett lugnt och lätt orienterbart inre rum för trafikanten. Samordning och placering av skyltning är här särskilt viktig.

Fem gestaltningsprinciper

I detta avsnitt sammanfattas och beskrivs Förbifart Stockholms arkitektoniska uttryck. Fem gestaltningsprinciper har formulerats och kan sammanfattas i orden möten, lutningar, kontinuitet, hierarki och proportioner.

FEM GESTALTNINGSPRINCIPER

Förbifart Stockholm - vägen, tunneln och trafikplatserna - ska uppfattas som en samordnad helhet som samspelar med stadens och landskapets förutsättningar. Förbifart Stockholm har hållbara lösningar som baseras på utrymmessnålhet, långsiktigt hållbara material, omsorgsfullt lösta funktioner och drift- och underhållsaspekter över tid.

Vägen formges så att den upplevs som attraktiv, trygg och säker. Gestaltningen medverkar till att föraren ska vara positivt uppmärksam, känna sig nyfiken och vara fokuserad på bilkörningen. Vägens utformning och omgivning stödjer god orienterbarhet under hela dygnet.

Fem gestaltungsprinciper

Förbifart Stockholms arkitektoniska signum kan sammanfattas i följande ord; möten, lutningar, kontinuitet, hierarki och proportioner. Vid beslut som påverkar gestaltning ska konsekvenserna för dessa punkter vara en del av beslutsunderlaget.

Fem gestaltungsprinciper för Förbifart Stockholm

Möten

Lutningar

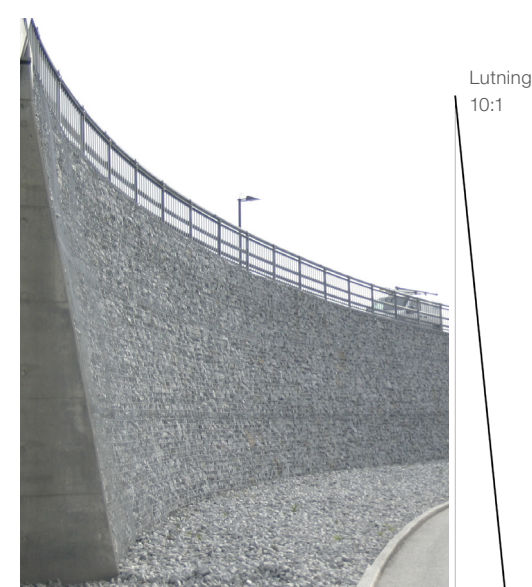
Kontinuitet

Hierarki

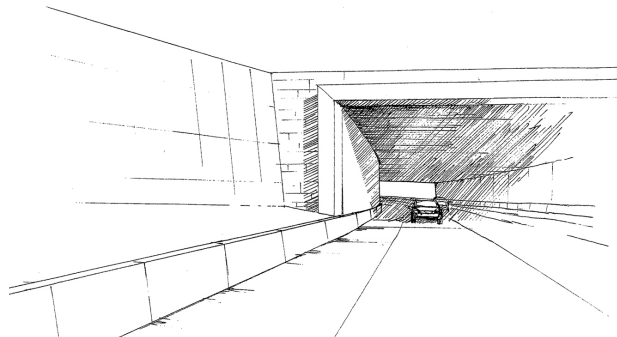
Proportioner



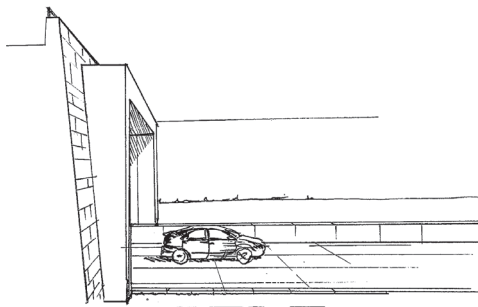
Möten - uttrycks som omsorg och ett omhändertagande av materialmöten, möten mellan olika element samt möten mellan olika objekt och landskapet. Laerdalstunneln i Norge.



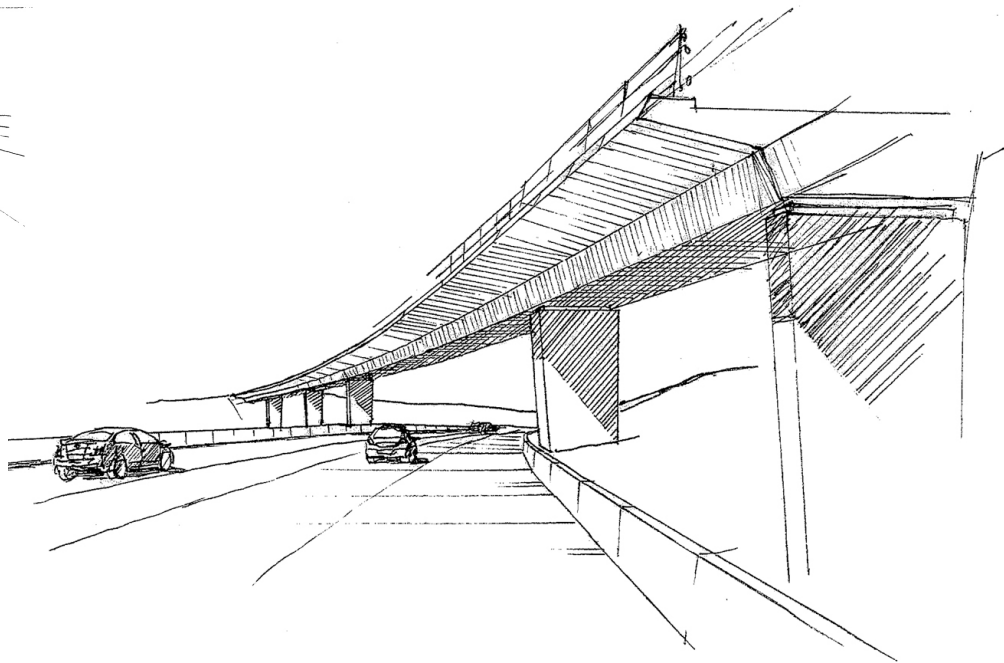
Lutningar - 10:1. Bygga element som stödmurar, barriärelement och kantbalkar med en lutning på 10:1 får ett enhetligt uttryck och gemensam karaktär. Bilden visar exempel på en gabionmur med karaktäristisk lutning vid Arlanda.



Kontinuitet - uttrycks i element som håller ihop ytlägen och tunnelrum, t.ex. barriärelement, utformning av sidoområden, bergskärningar och slänter. Bilden visar det viktigaste exemplet på kontinuitet; samma barriärelement återfinns i tunnel såväl som utanför tunnel.



Hierarki - uttrycks i ställningstagande avseende vad som står över vad. I detta exempel lyfts en tunnelmyning i betong fram och den lutande fasaden i natursten bildar bakgrund.



Proportioner - uttrycks som en strävan efter lätthet och luftighet hos broar och gångpassager. Genom medvetna förhållanden mellan konstruktionshöjd och spännvidd hos broar, mellan brostödens höjd och form samt mellan byggnaders olika mått. Bilden visar en bro där lätthet och luftighet har eftersträfvats. Proportioner är viktigt på alla nivåer, från det lilla till det stora.

