

att klätterväxter, träd och buskar ska klara av att växa och trivas i en tuff vägmiljö är det helt avgörande att de får goda förutsättningar i form av bra tillgång till näring, vatten och syre. Både i ett anläggningsskede men inte minst i den fortsatta skötseln. Konstbevattning i trågmiljön är ett måste.

Den stora tunnelmynningen i Akalla kräver en samordning av alla ingående

kompetenser för att mynningen ska fungera. Trots att ramp och huvudvägbana kommer in i tunneln på olika höjd ska vägutrustning och belysning sitta i samma nivå under tunneltaket för att mynningen ska kännas logisk och tilltalande.

De höga bergskärningarna mellan trafikplatserna Akalla och Häggvik gestaltas med stor omsorg och med ar-

kitektonisk kvalitet. Olika möjligheter finns. Med ljussättning kan höga kvaliteter uppnås under den mörka delen av dygnet. Med olika typer av sprängning kan bergets färskiftningar och kvalitet lyftas fram.



Vy från norrgående ramp sedd från tunnelmynning.



Exempel på material; råkilad granityta, Götatunneln.



Exempel på material; bearbetad, infärgad betongyta, Göteborg.

HÄGGVIK

Förutsättningar

Landskapet domineras av E4 och en kraftledningsgata. Vägen begränsas i öster av Fyndet/Knistaskogen och i väster av Hanstareservatet. Vid Norrortsledens anslutning öppnar sig landskapet både mot öster (Järvafältet) och väster (Häggvik). Häggviks trafikplats bildar en knutpunkt för tre olika vägsystem vilket skapar ett dominerande trafiklandskap.

Utmaningar

- Fysisk barriär för fotgängare och cyklister.
- Stort intrång i närrekreationsområde (Fyndet).
- Komplex trafikplats med många val.
- Buller för boende och i rekreationsområden.

Strategier

- Minimera intrånget i närrekreationsområdet Fyndet.
- Skapa en tydlig skillnad mellan dagens E4 till/från Stockholm och Förbifart Stockholm.
- Genom att arbeta med plan och profil samt gestaltungsåtgärder dela upp vägrummet i mindre rum.
- Skapa tydliga avgränsningar mot omgivande rekreationsområden.



Trafikplats Häggvik, före.



Trafikplats Häggvik, efter.

Ramp mot Häggvik samordnas med bullervall för att minska intrånget i bostadsnära rekreatiomsområde. Väggtalleri ut mot trafikplatsen.

Förbifart Stockholm passerar under dagens E4.

Vägrummet avgränsas av bullerskärmar liknade de som finns ut med befintlig E4.

Bullerskydd integreras med bergskärning ut med Knistaskogen/Fyndet.

Knistavägens passage under motorvägen breddas med ny gång- och cykelbana.

Analys

Häggviks trafikplats utgörs av ett möte mellan tre stora vägsystem: Förbifart Stockholm, dagens E4 och Norrortsleden. De tre vägsystemen har vart och ett sin egen karaktär vilket ställer stora krav på gestaltningen.

- Häggviks trafikplats är entrén till Förbifart Stockholm för den trafik som kommer norrifrån. Förbifart Stockholms signum ska vara igenkännbart och det ska finnas en samhörighet med övriga ytlägen och tunnelsträckor.

Gestaltungsnycklar

Olika vägdelar ligger i olika höjd. Detta hjälper till att bryta ner vågområdet i mindre, överblickbara delar.

Rumsligheten förstärks ytterligare genom uppbyggnad av murar och vallar samt med vegetation.

Förbifart Stockholm hålls ihop visuellt genom barriärelement som utgör ett av dess signum

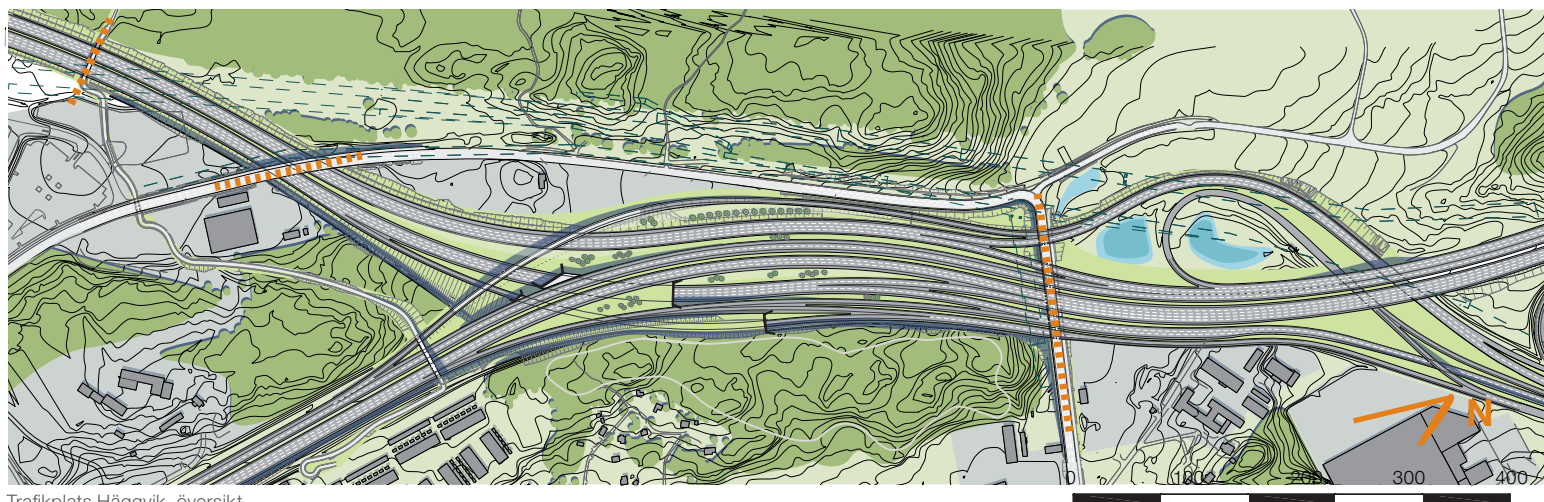
Vegetation och material knyter an till intilliggande Turebergs och Rotebo trafikplatser.

Intrång i rekreationsområden minimeras. Ytsnåla lösningar används.

Bullernivåer för boende och i rekreationsområden minimeras genom olika typer av bullerskydd/terrängmodelleringar.



Illustration visar Häggviks trafikplats sett mot söder.



Trafikplats Häggvik, översikt.

Teckenförklaring

-  Tunnelmynning
-  Gång- och cykelpassage

- Häggvik är också en av Sollentunas entréplatser som följer dagens E4:s sträckning. Denna väg har en karaktäristisk gestaltning som går från Helenelund i söder och fortsätter upp till Rotebro i norr.

- Slutligen är också Häggvik en egen plats som kommer att bli en av Sveriges största vägrum, vilket ställer sina speciella krav på utformningen.

Trafikplatsen utgörs av ett mycket brett och dominerande vägrum. Många körfält och val kräver en hög uppmärksamhet hos bilisterna.

Gestaltningen måste tydliggöra och strukturera de olika val som bilisten ställs inför. För att detta ska bli möjligt behöver trafikplatsen delas upp i mindre rum. Utifrån en övergripande rumsindelning kan sedan gestaltningen hjälpa till att förmedla och förstärka de enskilda rummens olika karaktärer.

Ur ett boende-/lokalperspektiv är det viktigt att trafikplatsen blir begriplig med tydliga, logiska och trevliga möjligheter att passera den. En viktig

aspekt är att skapa distinkta gränser mellan vägrummet och omgivande områden. Otydliga övergångar och mycket impediementmark i gränserna av vägrummet förstärker intrycket av dess storlek. De åtgärder som vidtas för att skydda kringboende och närområdet från vägens negativa effekter som buller och barriäreffekter ska gestaltas med stor omsorg.

Konkrete åtgärder hela trafikrummet

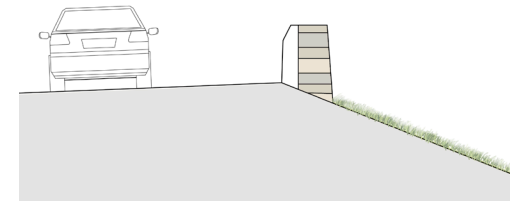
För att dela upp det inre trafikrummet i mindre, överblickbara delar reser sig dagens E4:s profil och bildar en central höjdrygg. Denna förstärks genom smala längsgående murar som hjälper till att visuellt skilja de olika vägarna och trafikanter från varandra. Uppdelningen blir särskilt viktigt i trafikplatsens norra del där de olika vägnas körbanor fortfarande ligger relativt nära varandra, både i sidled och höjddled.

De yttre avgränsningarna på vägrummet utgörs av Stockholmsrampen i väster samt mur och galleri utmed Förbifartens ramp mot Häggvik i öster. Dessa yttre avgränsningar är de högst liggande i trafikplatsen och tjänar därför som naturliga avslut mot Hanstareservatet samt det viktiga närrekreationsområdet Fyndet. Längs dessa höjdryggar är bullerskärmar placerade som knyter an till de röda bullerskärmar som inramar dagens E4. Det är ett sätt att förhålla sig till gestaltningsspråket som löper genom Sollentuna.

Avgränsningarna med galleri, mur samt bullerskärmar är ett grepp med byggnadsmässigt anslag som skapar en tydlig övergång till omgivande rekreationsområden.

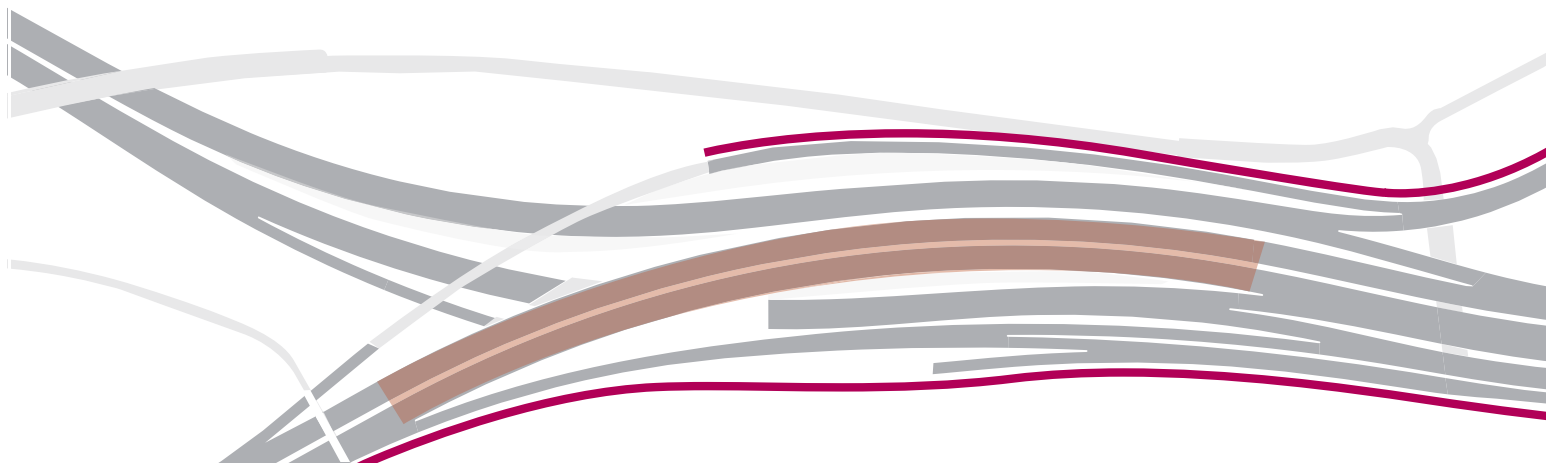
Förbifart Stockholms vägbanor ramar in av barriärelementet som är framtaget för projektet. De murar som ligger vinkelrätt mot vägbanan utformas som naturstensmurar. Tunnelmynningar består av en omsorgsfullt bearbetad vit betongram som kontrasterar med en naturstensskiva som utgör tunnelmynningens frontmur, en utformning som återkommer vid samtliga tunnelmynningar på Förbifart Stockholm.

Trädplanteringar är viktiga gestaltungsselement i detta breda trafikrum



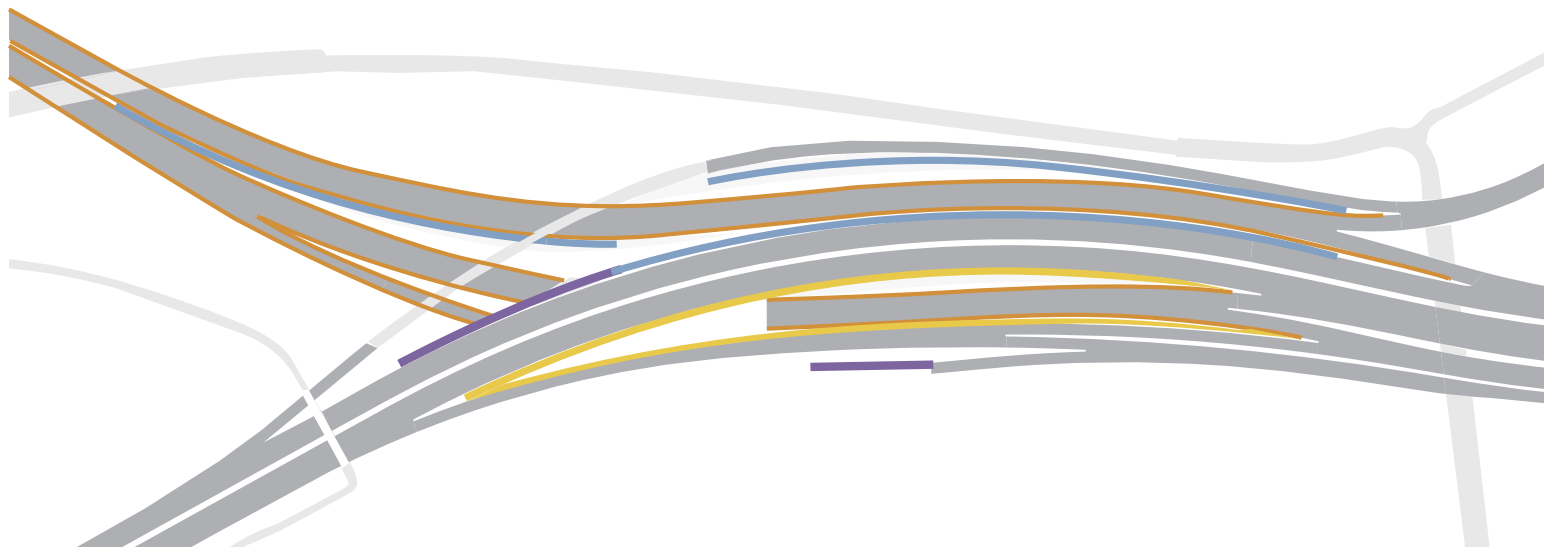
Murar utmed befintlig E4:a utformas med Norrortsleden barriärelement mot körbanan medans mursidan mot Förbifarten utformas som kallmurar alt. gabionmurar.

- Befintlig E4 reser sig som en rygg mellan Förbifart Stockholms nord- och sydgående våghalvor. Detta ger en övergripande uppdelning i mitten av vägrummet.
- Stockholmsrampen och Förbifartens galleri samt mur skapar en tydlig avgränsning mot omgivande rekreationsområden. Dessa höjdryggar tillsammans med bullerskärmar hjälper till att skydda omgivande områden från vägrumets bullerpåverkan.



Konceptbild avgränsningar Häggvik.

- Förfart Stockholms barriärelement
- Norrortsledens barriärelement mot befintlig E4:as körbana.
Mursidor mot Förfarten utformas som kallmurar.
- Norrortsledens barriärelement mot befintlig E4:as körbana.
Mursidor mot Förfarten utformas som betongmurar.
- Förfarten Stockholms naturstensmurar vid mynningar.

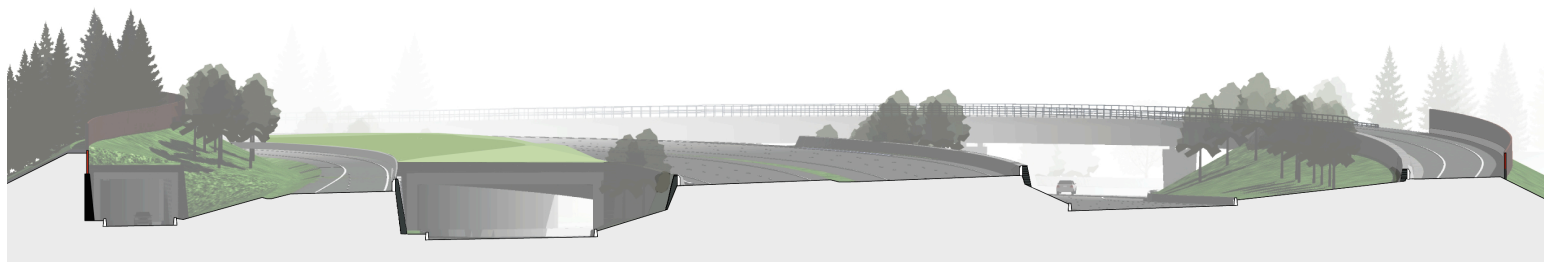


Konceptbild murar/barriärelement Häggvik.

då de med sin höjd kan skapa visuella orienteringspunkter, ta ner skalan och förstärka rörelseriktningar. Samtidigt är påfrestningarna på vegetationen mycket stora på grund av saltstänk, vinddrag, marknära ozon och uttorkning. Placering av vegetation utformas med stor noggrannhet. Intensiv skötsel under etableringen är en framgångsfaktor för ett gott slutresultat. Längsgående murar som inte är av natursten kläs in med klätterväxter förutsatt att möjlighet för god etablering finns. I trånga lägen kan betongmurar gestaltas med t.ex. screentryck.

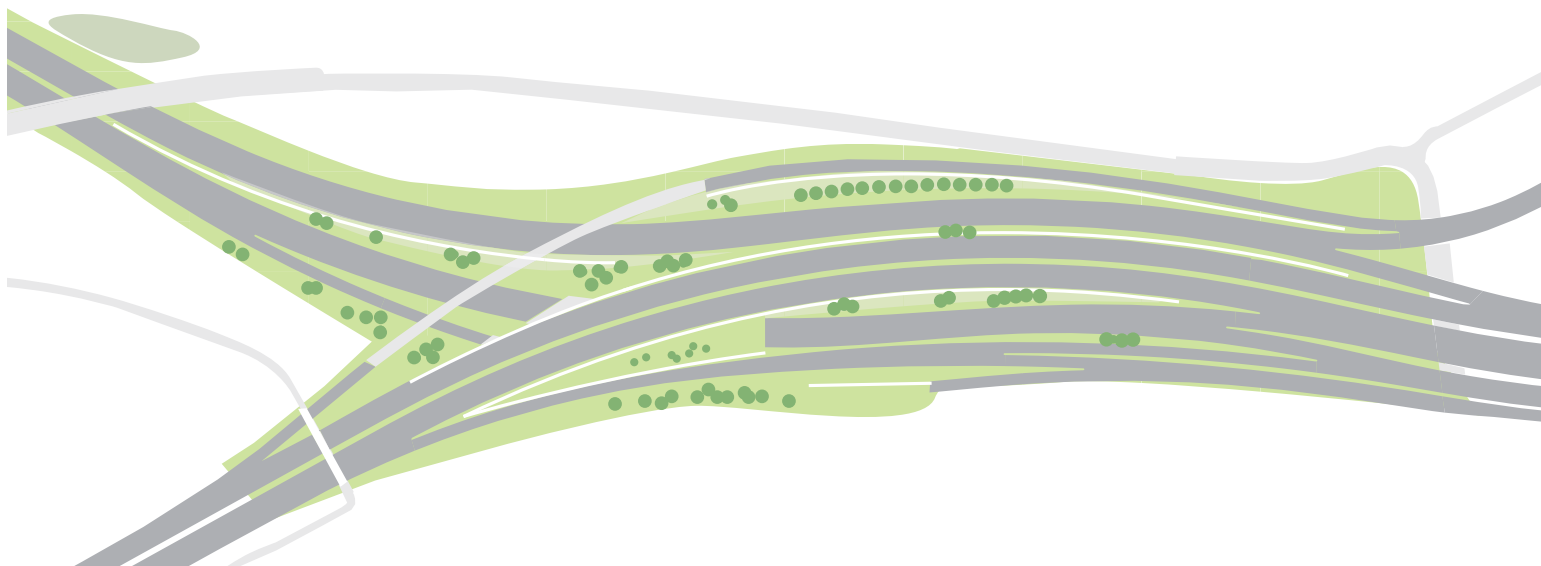
Förbifart Stockholm passerar dagens E4 i ett nedsänkt läge. Samma förhållningssätt som Förbifart Stockholm har i Kungens kurva. Passagen utformas som två långa vägportar/kortare tunnlar. Vägportarna har medvetet förlängts för att skapa en tydlig och lugn upplevelse för trafikanten samt en samt förenkla strukturen i det övergripande trafikrummet. Rampen från Förbifart Stockholm mot Häggvik läggs i en längre tunnel för att minska intrånget i rekreativsområdet Fyndets södra sida. Tunneltaket samord-

nas med bullervallen längs dagens E4. Ramptunneln avslutas med ett galleri. Ljusinsläppet ger bilisterna en mjuk övergång till ytläget samtidigt som utrymning av tunneln underlättas vid ett eventuellt olyckstillbud. Galleriet skapar även ett distinkt och lätt arkitektoniskt avslut som hjälper till att rama in trafikplatsen.



Sektion visar hur dagens E4 höjer sig över Förbifart Stockholm. De olika körbanorna separeras upplevelsemässigt från varandra med olika former av smala längsgående murar och bärrelement. Väggrummet avslutas med röda bulleskärmar liknande de befintliga utmed nuvarande E4.

De flesta träd planteras i grupper som, till skillnad från en radplacering är mindre visuellt känslig om enstaka träd skulle klara sig sämre. Längs med Stockholmsrampen läggs en trådrad som stärker upplevelsen av det övergripande rummet samtidigt som den fungerar som en vägledning in mot Förbifart Stockholm.



Konceptbild vegetation Häggvik.