



Trafikplats Kungens kurva, efter.

Ny gång- och cykelpassage i samma läge som befintlig. Tunneltaket gestaltas som en urban "park".

Frånluftsanläggning på tunneltak.

Bergsskärning 10:1, ger vågrummet karaktär.

Ny cirkulationsplats vid Kungens kurva binder ihop det lokala vägnätet och gång- och cykelstråken samt minskar barriärefekten.

De låga barriärelementen och den upphöjda mittresan håller ihop vågrummet och ökar orienterbarheten.

# KUNGENS KURVA

## Analys

I trafikplats Kungens kurva möts två stora trafiksystem i ett plan, dagens E4/E20 och Förbifart Stockholm (nya E4), och bildar ett brett vägrum. Förbifart Stockholm övergår i ett tunnelsystem, med sammanlagt fem tunnelmynningar; fyra ramptunnelmynningar och en huvudtunnelmynning.

I trafikplats Kungens kurva börjar eller avslutas Förbifart Stockholm beroende på om man kommer från norr eller söder.

Kommer man söderifrån ligger Förbifart Stockholm i mitten och sänks ner i ett tråg mellan de olika körriktningarna på E20.

Trafikplats Kungens kurva omges av verksamhetsområden. Norr om motorvägen ligger bostadsbebyggelse i lite högre terräng, men ändå relativt nära vägen.

Vägområdet är storskaligt men sparsamt naturmark på ett antal kullar ger karaktär åt platsen.

## Gestaltungsnycklar

Barriärelement och mittremsa håller ihop vägrummet och skapar tydlighet mellan de olika vägsystemen.

Tillgängligheten ökar genom att förstärka och utforma länkar som attraktiva stråk.

Området ovanpå tunneltaket utformas som ett grönt tillskott.

Bullerskydd och riskskärmar utformas som vallar, vall med skärm eller som transparenta skärmar.

Bullerskydd samordnas med Masmolänkens bullerskydd.

Bergskärningar i vägens längdriktning utförs om möjligt med lutning 10:1.

Idag finns få möjligheter att korsa motorvägen för gång- och cykeltrafikanter. En gång- och cykeltunnel förbinder Skärholmen med handelsområdet i öster.

Söder om trafikplats Kungens kurva planeras för en anslutning till Masmolänken. Bullerskydd finns både längs Masmolänken och Förbifart Stockholm även om de inte ansluter direkt till varandra.

På ett par ställen finns behov av att sätta upp skärmar som skydd mot

brand vid en eventuell olycka med farligt gods på motorvägen. De utformas lika som bullerskydden längs vägen.



Trafikplats Kungens kurva, översikt.

# KUNGENS KURVA

## Konkreta åtgärder

Förbifart Stockholm är centriskt placerad mellan E20:s båda vägghalvor. Förbifart Stockholm utformas tydligt och diskrent för att öka orienterbarheten och därmed bryta ned det storskaliga vägrummet. Vegetation i tråget bör prövas för att stärka det gröna inslaget.

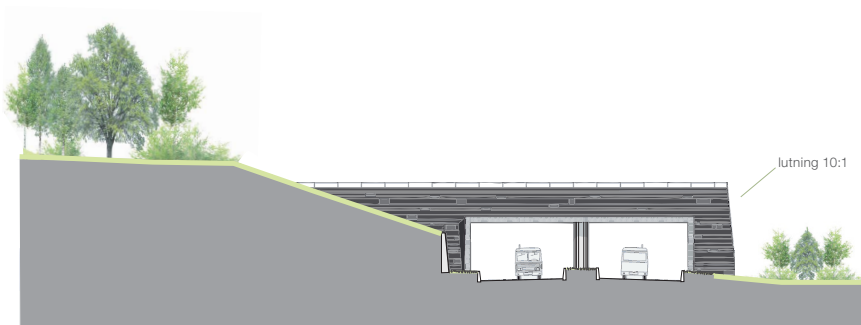
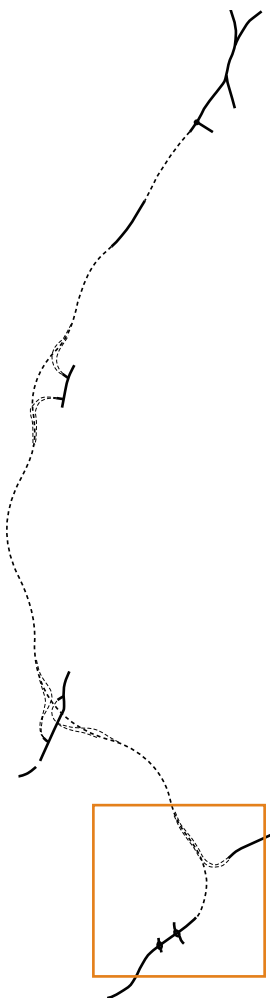
Vid Lindvretens trafikplats börjar den upphöjda mittremsan som är ett av Förbifart Stockholms signum. Den blir en tydlig urskiljbar del i vägrummet. Även yttersidan av vägen höjs upp med barriärelement där det lämpar sig.

Vid Lindvreten byter också bullerskydden karaktär från att ha samordnats med Masmolänkens bullerskydd övergår de till Förbifart Stockholms karaktäristiska formspråk.

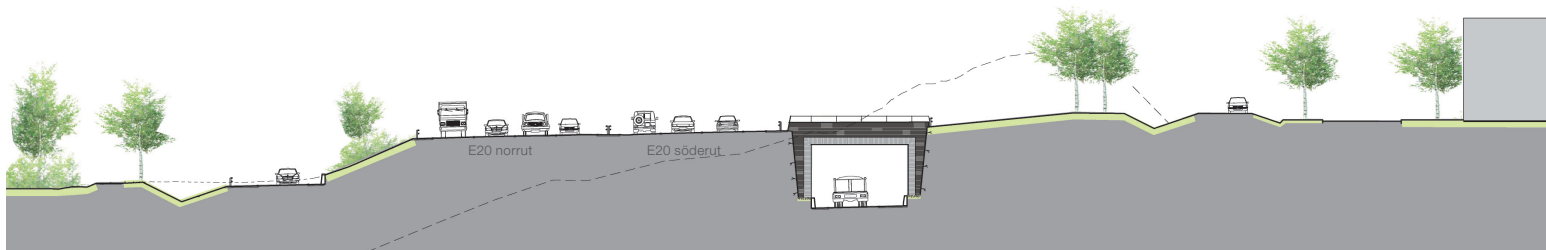
De två stora cirkulationsplatserna Lindvreten och Ny trafikplats vid Kungens kurva, ligger som länkar mellan Skärholmen och Kungens kurvas verksamhetsområde och binder ihop det lokala vägnätet. De är utformade som tydliga geometriska former som inskriver två halvcirkulära gröna ytor. De halvcirkulära broarna vilar på skivstöd som ger en tydlig orientering och riktning i trafikrummet.

Förbifart Stockholm går ner under mark via ett tråg med höga stödmurar. Stödmurarna utformas med stor omsorg och genomtänkt bearbetning.

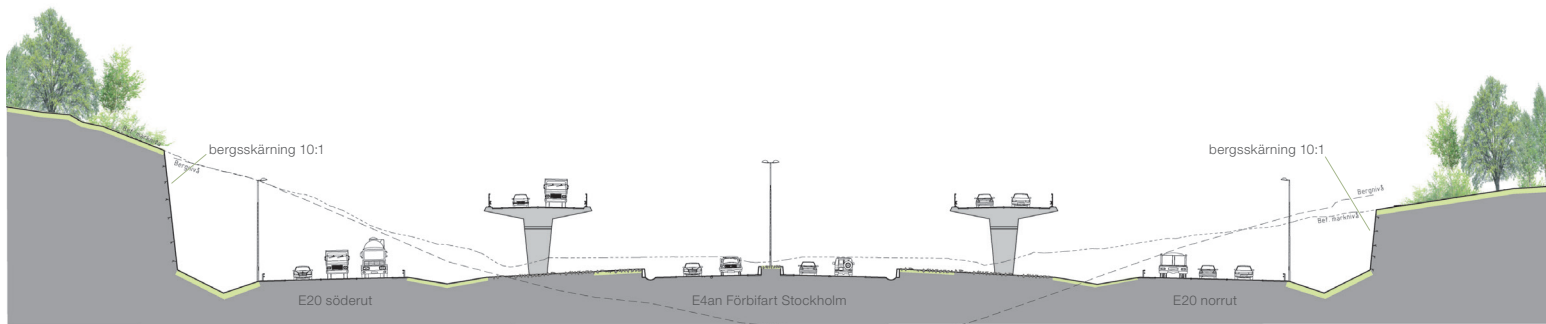
Nedfarten ska uppfattas som tilltalande och trygg för resenären som påbörjar resan genom den långa tunneln. Även för dem som kommer norrifrån på Förbifart Stockholm ska komma ut från tunneln och upp i trafikplatsen via en attraktiv övergång mellan inne och ute.



D. Sektion bussrampsmykning.



E. Sektion rampmykning.



A Sektion vägrummets bredd.