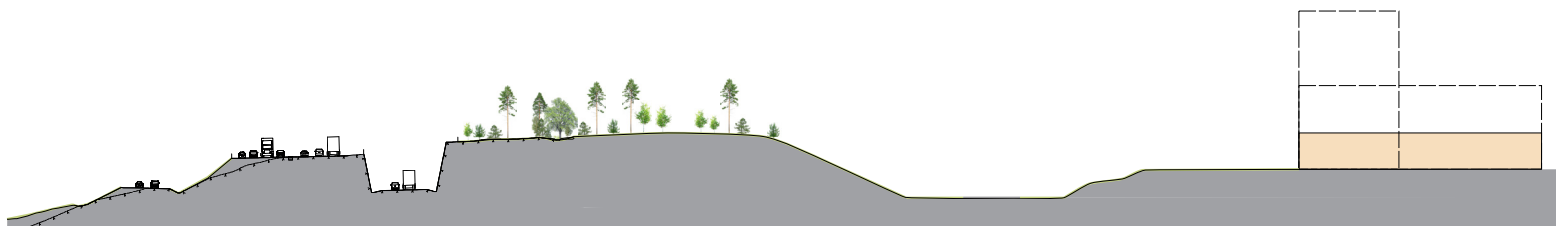
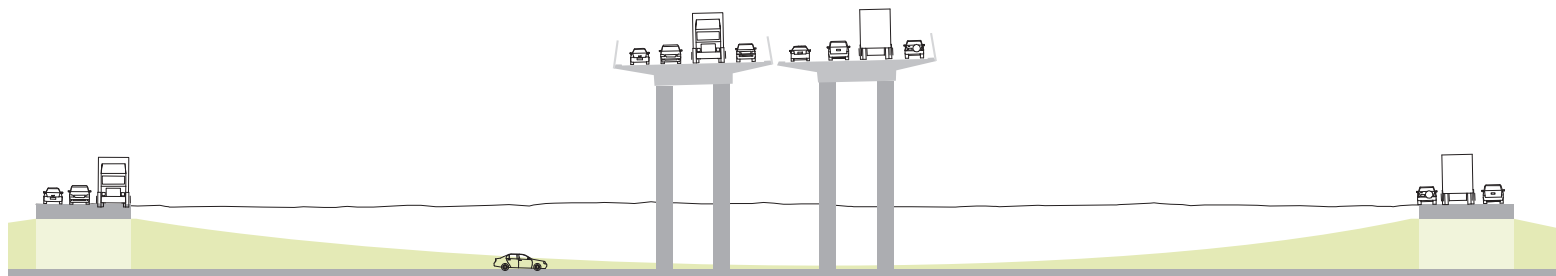


HJULSTA



Sektion D, visar Förbifart Stockholm mot trevåningshusen. Instreckat är höjden för hus med sju resp tretton våningar.



Sektion E, visar trafikplats Hjulsta i tre nivåer, med E18 längst ner, lokalnätet som ansluter i cirkulationen i mitten och Förbifart Stockholm på bro över.

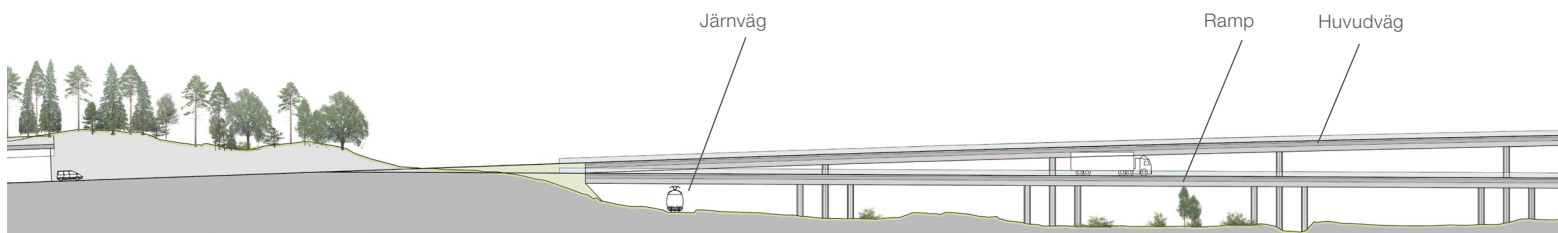


Sektion F, visar Förbifart Stockholm på bank, mot blivande begravningsplatsen.

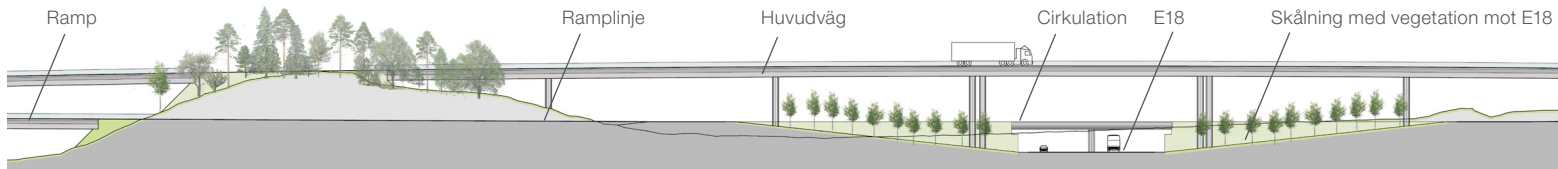


Rummet under broarna kan utvecklas och användas för aktiviteter. Brostöden i Hjulsta kommer vara ungefär 1,5 gånger så höga som de på bilden. (Rålambshovsparken, Stockholm)

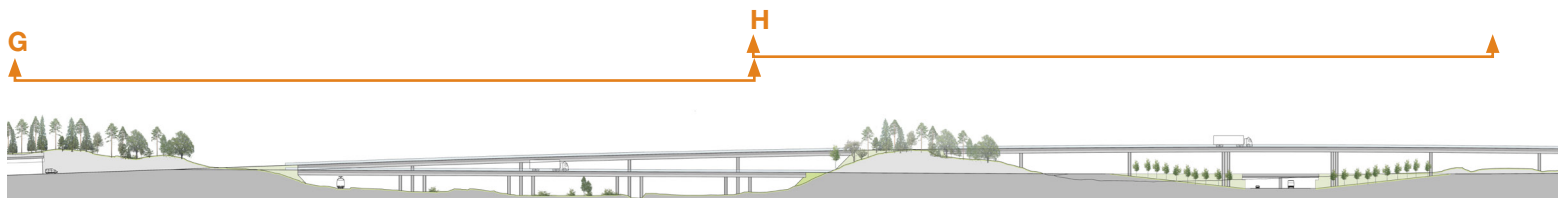
HJULSTA



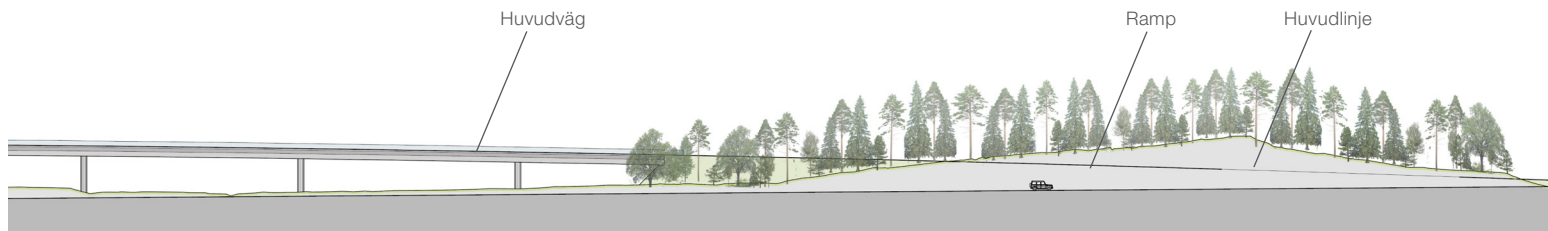
Längdsektion G. Det blir en bergskärning mot det södra tunnelpåslaget. Här syns järnvägsspåren och avfartsrampen. Pelarna står, sett rakt framifrån, lite snett och upplevs därför som osykroniserade.



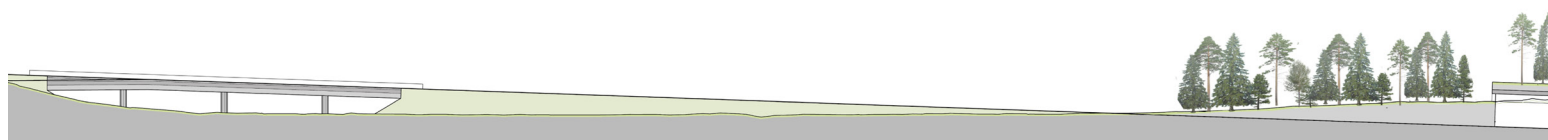
Längdsektion H. Rampen skär genom berget ner mot cirkulationen och E18.



Längdsektioner G och H



Längdsektion I. Påfartsramper från cirkulationen, upp mot Förbifart Stockholm.



Längdsektion J. Förbifart Stockholm går ner i tråg mot det norra tunnelpåslaget vid Hästa klack. För att kompensera avklippta gång- och cykelstråk planeras här en generös underfart som håller kopplingen öppen.



Längdsektioner I och J.

AKALLA

Förutsättningar

En öppen dalgång mot norr med spridd vegetation. Bostadsområde och verksamhetsområde avgränsar i söder, Hanstareservatets höjd avgränsar mot öster. En kraftledningsgata går längs Akallavägen och fortsätter upp mot Häggvik.

Utmaningar

- Fysisk barriär för oskyddade trafikanter.
- Visuella konsekvenser för boende, buller vid bostäder.
- Höga bergskärningar, eventuellt i kombination med stödmur.
- Djupt tråg.

Strategier

- Förbättra kommunikationen mellan bostäder och Järvafältet.
- Omsorgsfull gestaltning av tråget – både sett inifrån och utifrån.
- Integrera trafikplatsen i omgivningen med terrängmodelleringar och vegetation.



Trafikplats Akalla, före.