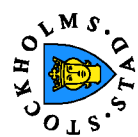


GESTALTNINGSPROGRAM FÖR
TRAFIKPLATS LINDHAGENSGATAN
2010-09-24
UTSTÄLLELSE / UTSTÄLLNINGSHANDLING



Medverkande

Gestaltningssprogrammet har tagits fram i samverkan mellan Ramböll Sverige AB & Rundquist på uppdrag av Stockholms stad och i samråd med Trafikverket.

Ramböll

Elisabeth Rosenquist Saidac, landskapsarkitekt lar/msa, uppdragsansvarig
Åsa Glaumann, landskapsarkitekt lar/msa
Camilla Gyllang, landskapsarkitekt lar/msa

&Rundquist

Henrik Rundquist, arkitekt sar/msa
Erik Andrén, arkitekt
Lisa Josephson, arkitekt sar/msa
Åse Larson, arkitekt sar/msa
Johan Kronberg, 3D-illustration

Stadsbyggnadskontoret

Anders Berg, arkitekt
Daniel Linder, arkitekt

Exploateringskontoret

Eleonor Eklind Forslin, projektledare
Ewa Reuterbrand, landskapsarkitekt
Sofia Brydolf, landskapsarkitekt

Trafikverket

Torbjörn Lundbom, projektledare 2008-03 -- 2010-03
Kristine Spinos, projektledare 2010-04 --
Mats Broman, arkitekt

Alla foton, ritningar och illustrationer är utförda av Ramböll & Rundquist om inte annat anges.

RAMBÖLL

&RUNDQUIST

1.	Gestaltningens omfattning	sid 4
1.1	Bakgrund och syfte	
1.2	Omfattning och upplägg	
2.	Allmänna förutsättningar	sid 6
2.1	Stadsbyggnad och omgivande landskap	
2.2	Trafik	
2.3	Aktuella angränsande projekt	
3.	Utgångspunkter.....	sid 10
3.1	Utgångspunkter för gestaltning	
3.2	Övergripande gestaltningsidéer	
3.3	Trafikplatsens delavschnitt	
4.	Trafikplatsens gestaltning.....	sid 14
4.1	Södra delen med ramper på mark	
4.2.1	Mittdelen med gång- och cykelpassagen och anslutningar längs Kellgrensgatan	
4.2.2	Mittdelen med droppen	
4.3	Norra delen med ramper på bro	

1.1 Bakgrund och syfte

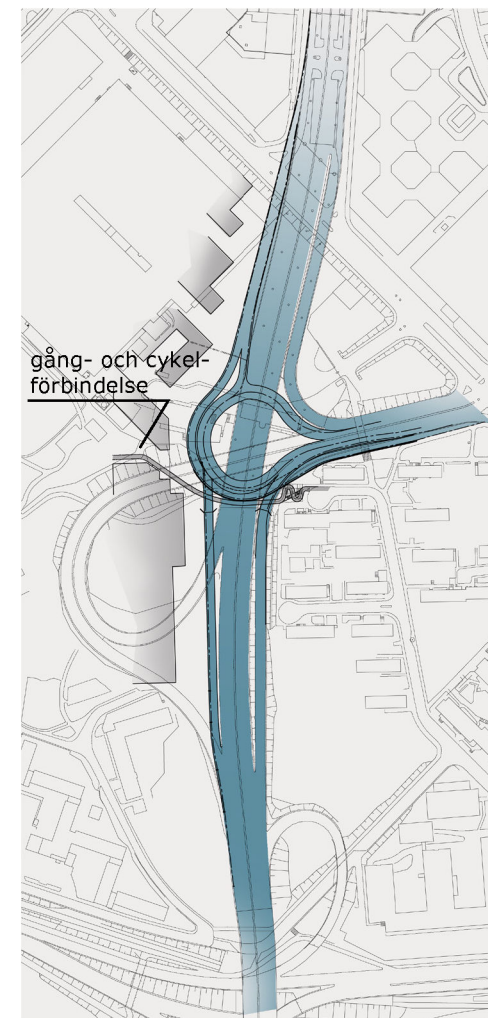
Nordvästra Kungsholmen står inför stora förändringar med planer på nya bostäder, kontor, affärscentrum, parkområden m.m. Den nya trafikplatsen vid Lindhagensgatan drivs inom ramen för detta stadsutvecklingsprojekt.

Trafikplatsen ska göras mer yteffektiv än den befintliga, vilket frigör mark för framtida bebyggelse och möjliggör en förtätning av stadslandskapet. För gång- och cykeltrafikanter ska kopplingen mellan östra och västra sidan av Essingeleden förbättras. Förbindelsen får en ny och bättre gång- och cykelväg där det tidigare bara funnits ett gångstråk med trappor.

Gestaltungsprogrammet ingår som en del av Trafikverkets arbetsplan och Stockholms stads detaljplan.



Nuvarande trafiklösning



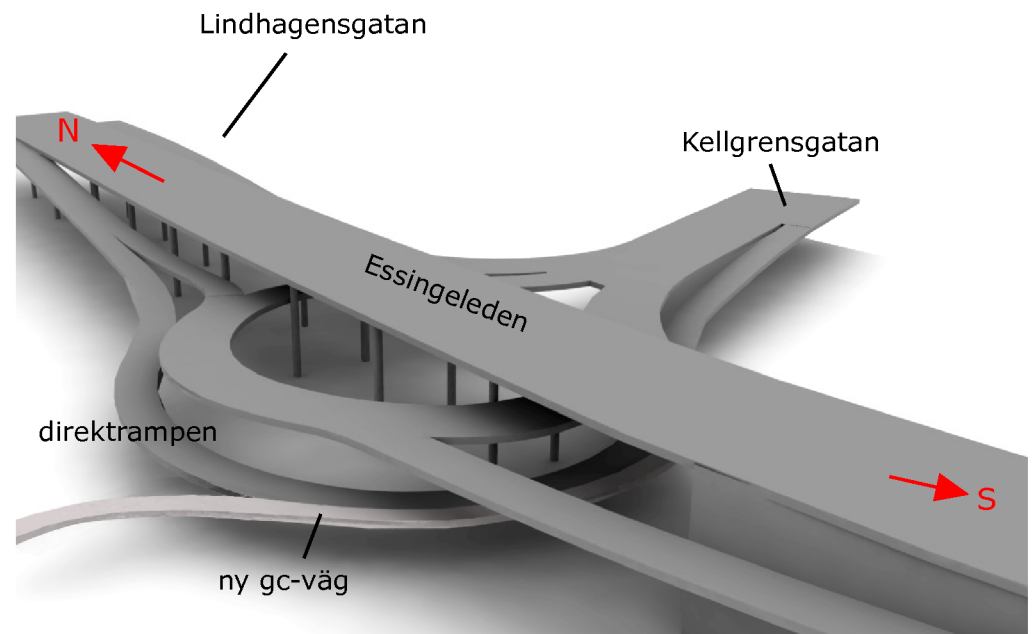
Planerad trafiklösning

1.2 Omfattning och upplägg

Gestaltningens uppgift är att formulera, beskriva och illustrera de arkitektoniska kvaliteterna, dels på en övergripande nivå så att de är hållbara genom en komplex projekteringsprocess och dels på en konkret nivå där de direkt kan utgöra projekteringsunderlag och visa ett tydligt slutmål.

För ett lyckat slutresultat krävs en samsyn och en integrerad process mellan samtliga intressenter i området och en medvetenhet om att de gemensamma målen utgör en förutsättning för helhetsmiljön.

Programmet utgör ett styrande dokument för fortsatt gestaltning i projekteringsprocessen, samt för kvalitetssäkring i entreprenadskede och driftskede.



Principskiss för den nya trafikplatsens 3-dimensionella uppbyggnad med väg- och gc-banor i sammantaget fyra nivåer.

2.1 Stadsbyggnad och omgivande landskap

Trafikplats Lindhagensgatan är belägen på nordvästra Kungsholmen. Stora delar av trafikplatsen ligger inom den del av Kristinebergsparken som benämns Kristinebergshöjden.

Befintliga på- och avfartsramper ligger som en ögla väster om Essingeleden. De är skrymmande och har en markant påverkan på upplevelsen av området. Essingeleden utgör en kraftig barriär för gående och cyklister.

Befintligt bostadshus i kv. Alsiskan, sydöst om trafikplatsen, ligger i ett mycket utsatt läge. Mötet mellan huset och den nya direktrampen kommer att vara kritiskt. Naturområdet väster om Essingeleden är idag vackert men svårutnyttjat, otillgängligt och bullerutsatt. Befintlig bussdepå under och vid sidan om Essingeleden utgörs av ett antal mindre och större kontors- och hallbyggnader samt öppna parkerings- och tankningsytor.

Birger Jarls ek, som står väster om Essingeleden har ett högt natur- och kulturvärde. Eken är idag en trädrelik där största delen av trädet är dött och fyllt med betong. Trädet har dock ett ungt vitalt skott som kommer från stambasen och som gör att trädet har stora chanser att leva vidare. Inom projektet bör man anpassa anläggningsarbetena så att trädet inte tar ytterligare skada.

Väster om Essingeleden växer en grupp med gamla, stora ekar och andra lövträd. Träden har god kondition. Längs Hjalmar Söderbergs väg finns tre gamla ekar intill Essingeleden. Öster om Essingeleden finns en träridå som bildar en grön skärm mellan trafikleden och bebyggelsen.



Kristinebergshöjden



Birger Jarls ek



Betongkonstruktion och marktegel.



Landfäste med rusticering.

2.2 Trafik

Essingeleden är en del av E4/E20. Den är tungt trafikerad och rymmer både lokal och regional trafik. Trafikplatsen är en viktig länk mellan Essingeleden och Stockholms gatunät. Såväl norrgående som södergående fordon kan nyttja trafikplatsens på- och avfartsramper.

Tillgängligheten tvärs Essingeleden är begränsad. Eftersom det befintliga gångstråket ansluter med trappor mot Böttingervägen försvåras framkomligheten för cyklister, gående med barnvagn och personer med funktionshinder.



Befintlig gc-passage under Essingeleden.



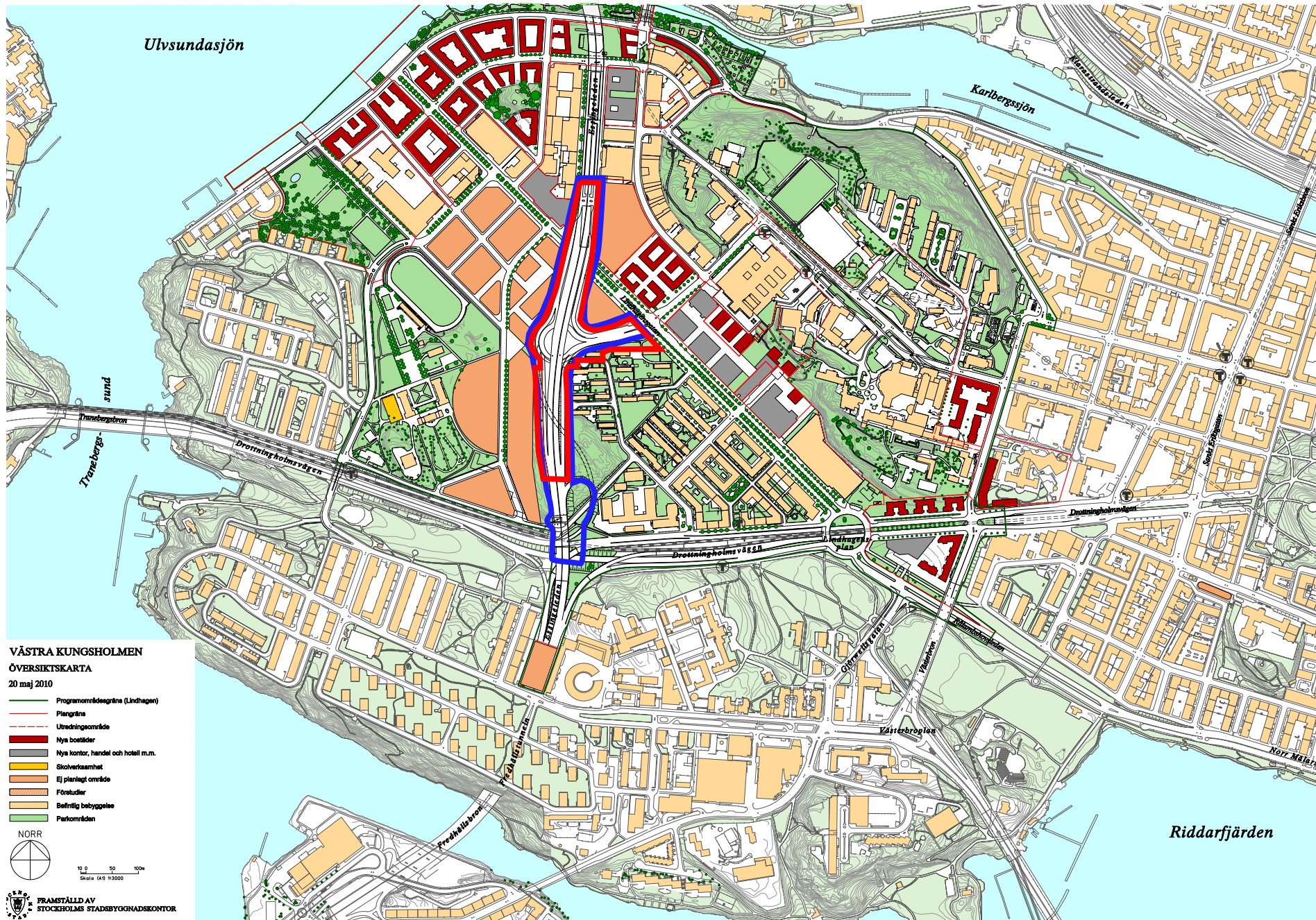
Befintligt bostadshus i Kv Alsiskan med nuvarande utbredning av förgårdsmark.





Befintlig markparkering nordost om trafikplatsen.



Gångpassage under Kellgrensgatan utgår pga den nya direktrampens dragning.



-  Arbetsplanens utbredning
-  Detaljplanens utbredning

Motstående sida

Västra Kungsholmen
översiktskarta

Stockholms stadsbyggnadskontor
20 maj 2010

2.3 Aktuella angränsande projekt

Området kring trafikplatsen utgör ett av stadens större stadsutvecklingsområden och de kommande förändringarna är stora. Det är framförallt den kommande stadsmiljön som ska ses som utgångspunkt för trafikprojektets gestaltning.

Planeringen för bebyggelsen i den omedelbara närheten har inte ännu fastställts i sin utformning och många frågor är ännu olösta. Det arbetet bedrivs i separata detaljplaner, parallellt med detaljplan för trafikplatsen.

Under trafikplatsen och dess ramper på norra sidan ligger i dag SL:s bussdepå. Den nya trafikplatsutformningen medför intrång i nuvarande depåverksamhet. Planering pågår för en ny depå som samordnas med utformningen av den nya trafikplatsen. Vissa delar av den nya depån kommer att placeras under Essingeleden och dess ramper. Andra delar placeras under byggnader, Kristinebergs IP, park mm väster om Essingeleden.

Sydost om trafikplatsen finns bostadshus i lameller. Byggnaderna är enligt gällande detaljplan skyddade genom q-märkning.

Sydväst om trafikplatsen, där nuvarande av- och påfarter är belägna, planeras ny bebyggelse närmast Essingeleden. Bebyggelsen är tänkt att fungera som skärm framför nya bostäder, parkstråk och skola.

Nordväst om trafikplatsen planeras kontorsbebyggelse som en skärm framför nya bostadskvarter. I kv Paradiset (fd Skogaholm) norr om Lindhagensgatan har en ny byggnad för handel och kontor uppförts.

Nordost om trafikplatsen finns idag markparkering och delar av SL:s bussdepåverksamhet. Området avgränsas av Essingeleden, Lindhagensgatan och Kellgrensgatan. En byggnad planeras på denna tomt.



Flygfoto från nordväst. Nya trafikplatsen markerad med rött.

3.1 Utgångspunkter för gestaltning

Trafikanläggningen bör gestaltas utifrån de förutsättningar som den nya stadsutbyggnaden ger. Samtidigt är planerna i den omedelbara närheten en pågående process och därför måste gestaltningen både kunna stå för sig själv och inordnas i en framtida stadsmiljö.

Ombyggnaden av trafikplatsen har som syfte att frigöra mark för bebyggelse och göra trafikplatsen mindre ytkrävande. Detta har resulterat i en tredimensionellt komplex trafiklösning i fyra nivåer. Gestaltningmässigt är utgångspunkten att ge trafikplats Lindhagen ett eget uttryck samtidigt som den är en del av Essingeleden och dess av- och påfarter till Stockholms innerstad.

Miljön under Essingeledens broar är en viktig gestaltungsfråga. För den kommande stadsmiljön är det viktigt att marken kan bebyggas eller på annat sätt iordningställas så att det inte uppstår oidentifierade och otrygga "mellanrum".

Belysning är en central fråga i en trafikplats med flera nivåer. Att dagsljuset kan nå ned till vägrummen och att skapa rum med bra ljusförhållanden är ett viktigt gestaltungs mål. Kvällstid kan både vägbelysning och effektbelysning medverka till gestaltningen och samtidigt öka säkerhet, trygghet och orientering.

Utformningen av väg- och brodelar ska i övrigt, om inte annat anges, följa Essingeledens gestaltungsprinciper. (se bl.a. Ringen, Kvalitetsprogram för gestaltning, 1994). Det gäller enhetligheten i vägens utrustning och återkommande konstbyggnadsdelar som kantbalkar, balkar och pelare.

3.2 Övergripande gestaltningsidéer

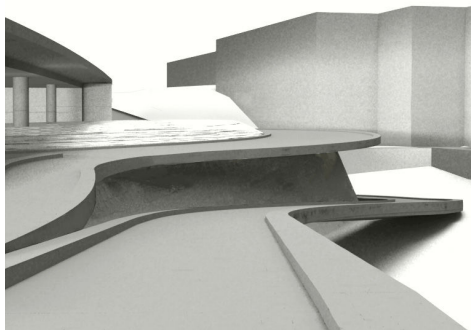
Gestaltningen utgörs av fyra övergripande huvudkaraktärer som relaterar till varandra och som tillsammans bildar helhetslösningen:

"Bastionen"

Trafikplatsens kärna med den sk droppen (den ofullständiga cirkulationen) formas som en sluten sammanhållen form, vilken trafiken rör sig runt på olika nivåer. Ett markant och tydligt byggnadsverk som skiljer sig från omgivande pelarbroar, 60-talets vägarkitektur, och gör att oidentifierade och otrygga "mellanrum" undviks. Bastionens form definieras av de lutande stödmurarna och den överliggande körbanans utskjutande konsol.

"Ljuspelarna"

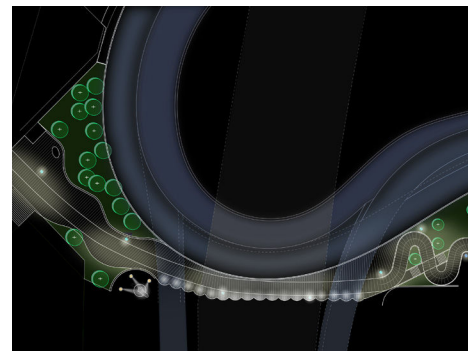
Trafikplatsens kärna, bastionen och gång- och cykelpassagen, ges en egen unik identitet som markerar mötet mellan stad och trafikled. En identitet som medverkar till orientering för trafikanten och en tempoväxling från leden till stadsgatan. Ljuspelarna är ett adderat element med varierad höjd som finns utspridda på bastionens ovasida, längs direktrampens insida och längs gc-vägen.



"Bastionen"



"Ljuspelarna"



"Passagen"



"60-talsleden"

Flertalet med belysning i toppen och med olika belysningsfunktioner. I en annars steril trafikmiljö berikar ljuspelarna upplevelsen i både ljus och mörker. En miljö som tindrar och glimrar, kompletterat av funktionsbelysning längs körytor.

"Passagen"

Gång- och cykelpassagen tvärs Essingeleden formas för att göra färden tvärs trafikmiljön trygg, ljus och behaglig. Rummet vidgas maximalt mot respektive anslutning på västra och östra sidan men avgränsas tydligt mot vägtrafiken med uppbyggd topografi, tydliga murkanter och planteringar. Ljuspelarna adderas även här och ingår i gång- och cykelvägens identitet.

"60-talsleden"

Trafikplatsens rampanslutningar, både befintliga och nya, ska gestaltningsmässigt tillhöra Essingeledens vägarkitektur och därmed inte skilja ut sig. Det gäller betongbroars form, räcken, stolpar och belysning som görs "lika" befintliga. En planerad förändring av hela Essingeledens belysningssystem ska beaktas.

Sammantaget utgör trafikplatsens mittdel, där gestaltningsidéerna för bastionen, gc-passagen och ljuspelarna samverkar, projektets gestaltningsmässiga kärna.

3.3 Trafikplatsens delavsnitt

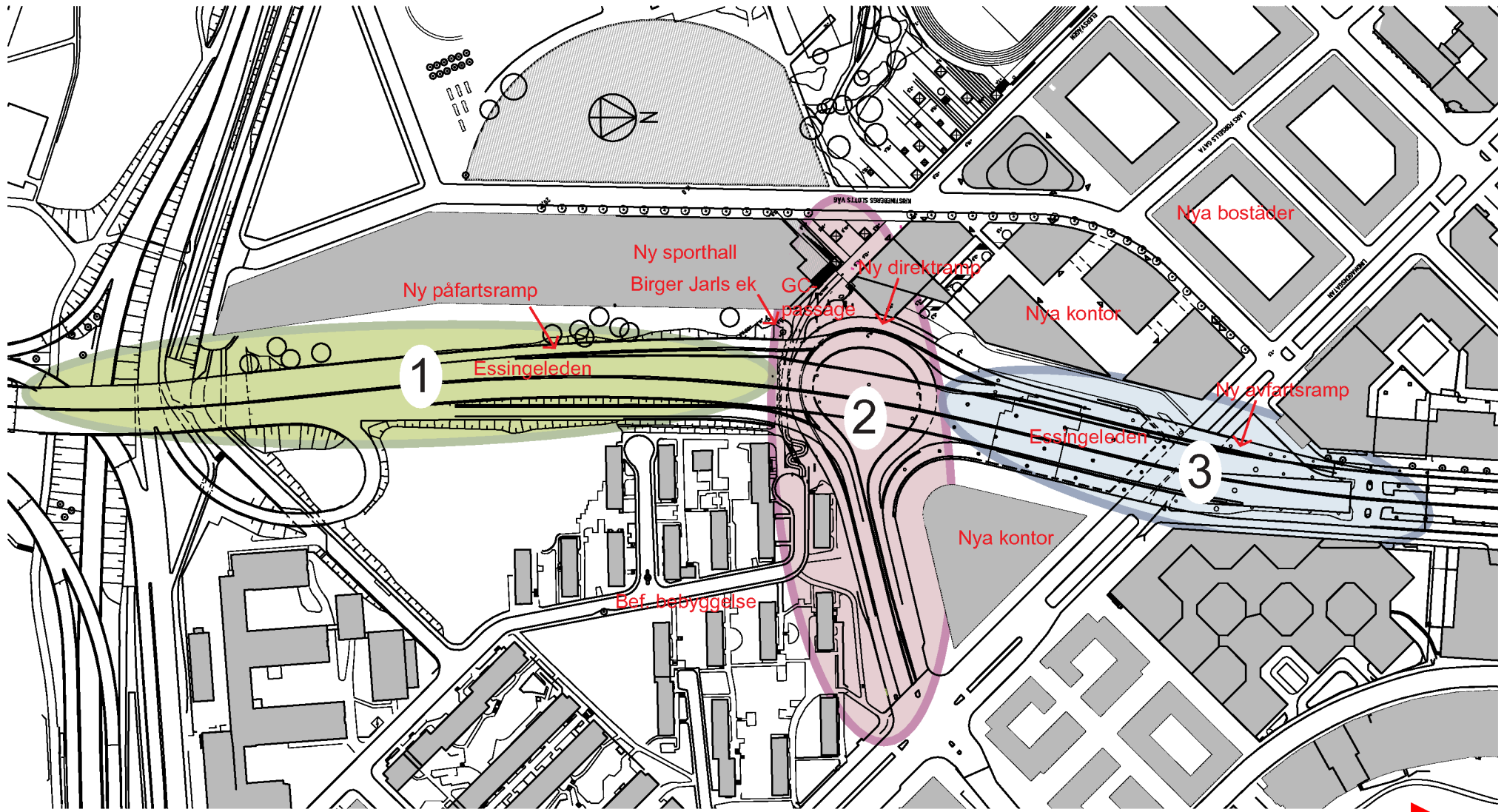
Den nya trafikplatsen kan geografiskt delas in i tre avsnitt. De olika avsnitten har mycket olika förutsättningar vilket gör att de i gestaltungsprogrammet beskrivs var för sig.

För det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet ska de dock behandlas som en gemensam gestaltungsuppgift oavsett skillnader i utformning.

Nedan anges de dominerande huvudkaraktärerna enligt beskrivningen av övergripande gestaltungsidéer.

De tre avsnitten är:

- 1 Södra delen med ramper på mark:
Huvudkaraktär: *"60-talsleden"*
- 2 Mittdelen med droppen, gång- och cykelpassagen samt markanslutningar längs Kellgrensgatan.
Huvudkaraktär: *"Bastionen"*, *"Ljuspelarna"*, *"Passagen"* samt en lokalt anpassad gestaltning för markanslutningar längs Kellgrensgatan.
- 3 Norra delen med ramper på bro
Huvudkaraktär: *"60-talsleden"*



Situationsplan, delområden Skala 1:3000



4.1 Södra delen med ramper på mark

Södra delen med ramper på mark medför nya stödmurar på den västra sidan och ett mycket kort avstånd till Birger Jarls ek. Anslutningen och mötet med parkmarken och den framtida bebyggelsen är en viktig utformningsuppgift. Den östra rampen är befintlig och berörs till största del inte av ombyggnaden.

Rampernas sidor skall anslutas till befintlig mark på ett naturligt sätt. På slänterna och intilliggande mark föreslås plantering av buskar och träd. Detta ligger dock idag utanför planområdet och uppdraget.

Inom projektet är det viktigt att skydda befintlig vegetation under byggtiden. Främst gäller det gamla ekar väster om Essingeleden. Träden kan i framtiden ändå komma att påverkas beroende på beslut inom närliggande detaljplaneområden.

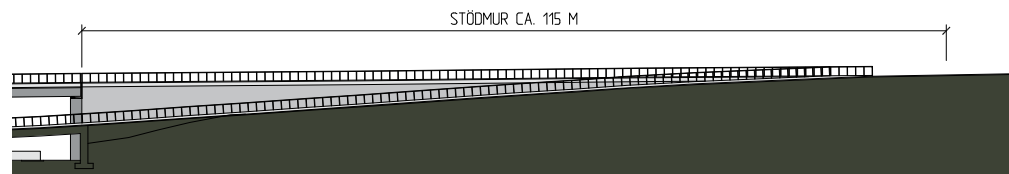
Ridån av buskträd utgör en viktig skärm mellan bostadskvarteren öster om Essingeleden. Två av ekarna längs Hjalmar Söderbergsväg vid Drottningholmsvägen ligger förmodligen allt för nära den breddade rampen för att kunna bevaras.

Vägbelysning på ramper följer Essingeledens standard och längs den nya rampen på västra sidan placeras låga stolpar i rampens yttre kant. Förändrat belysningssystem för Essingeleden beaktas i projekteringen.

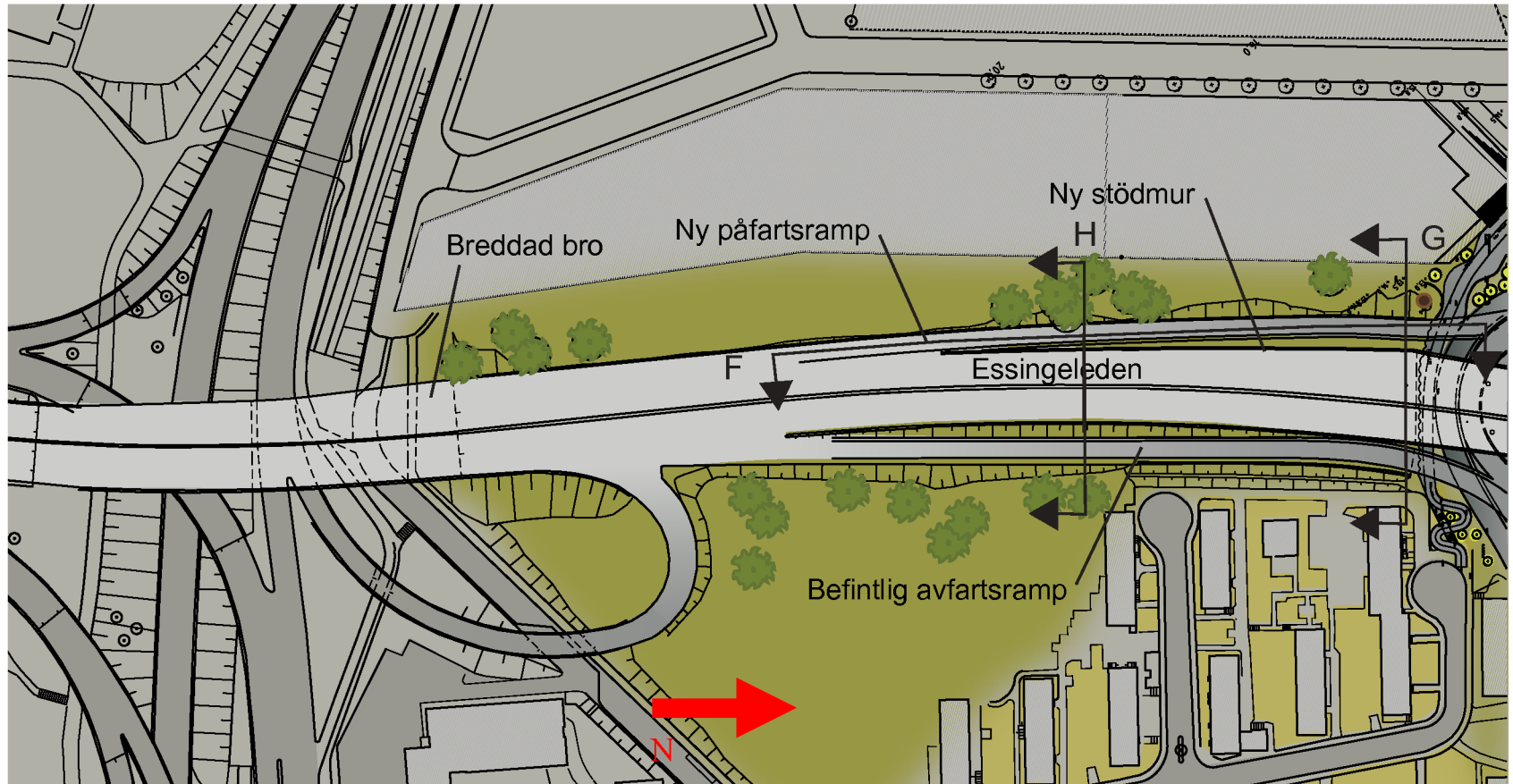
Vägutrustning utförs lika Essingeledens standard.



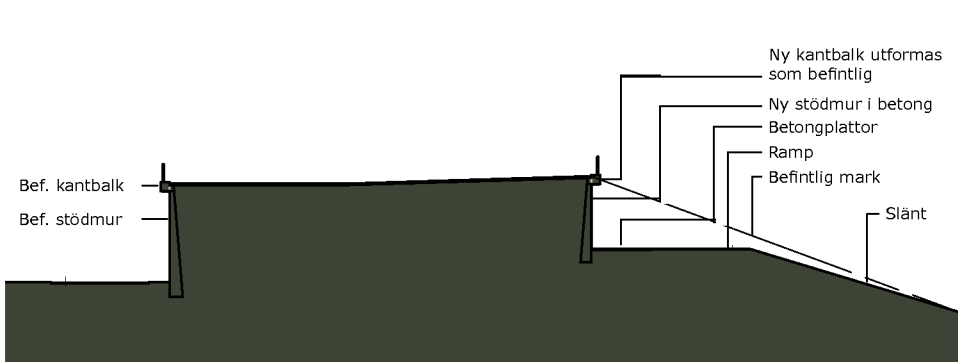
Gamla ekar väster om Essingeleden.



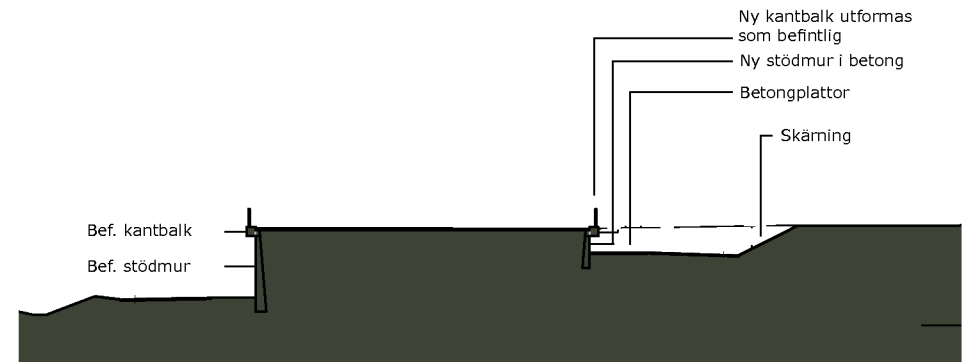
Elevation F-F stödmur, Skala 1:1000



Plan, Skala 1:2000



Sektion G-G, stödmur, Skala 1:500

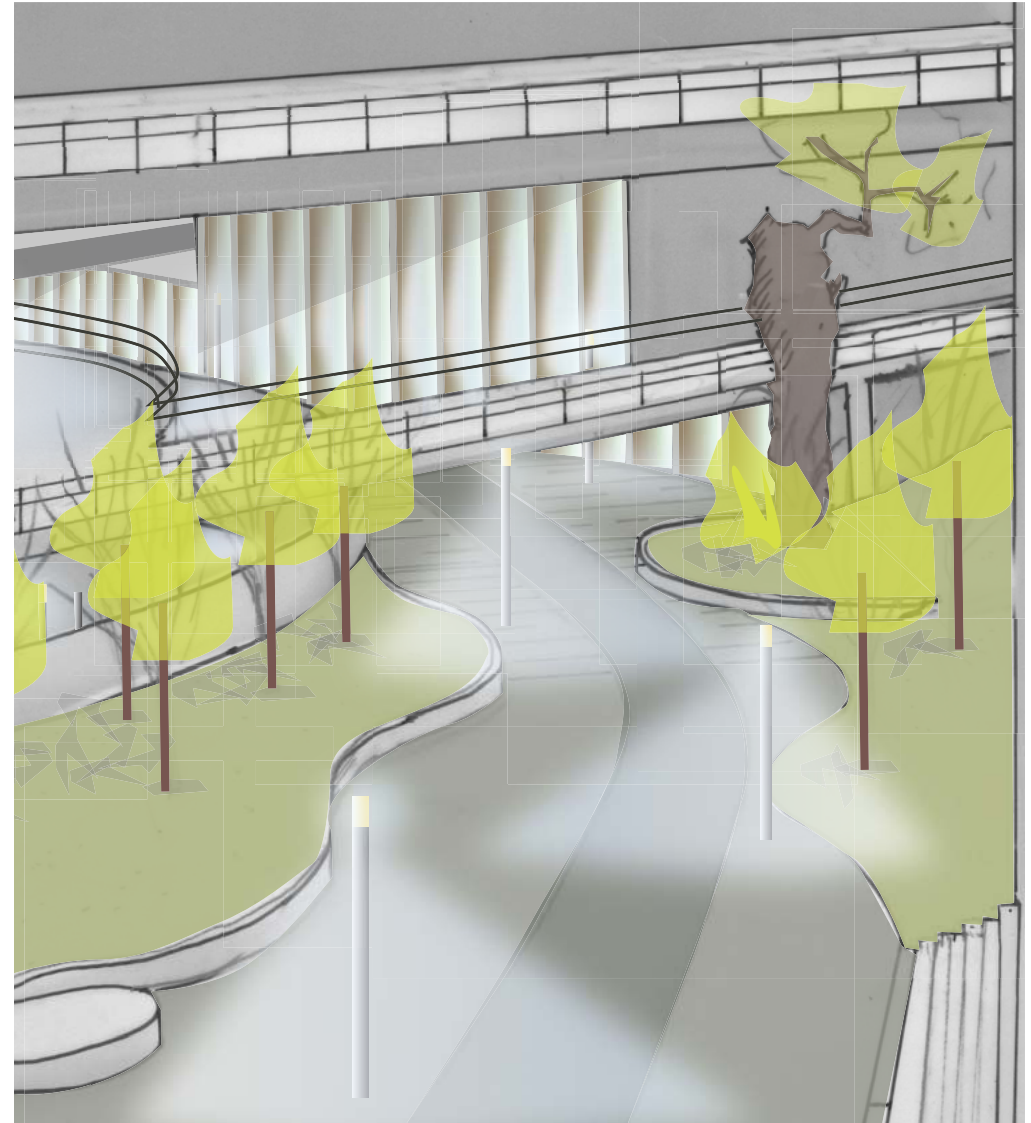


Sektion H-H, stödmur, Skala 1:500

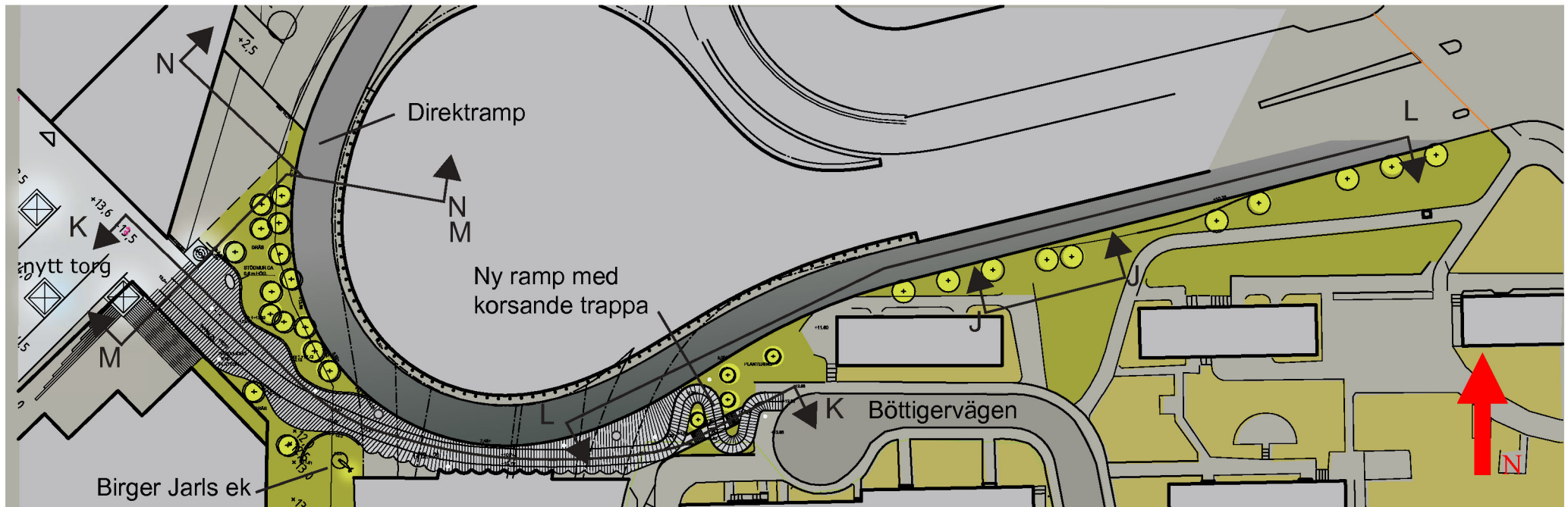
4.2.1 Mittdelen med gång- och cykelpassagen och anslutningar längs Kellgrensgatan

Gång- och cykelpassagen utformas som ett tydligt gestaltat rum format av murar och planteringar. Stor vikt har lagts på att skapa en ljus, tillgänglig och trygg passage under Essingeleden. Utifrån förutsättningarna har passagen givits största möjliga bredd- och höjdförhållanden samt god orienterbarhet.

Genom att höja upp marken som vetter mot trafikplatsens västra sida och skapa en parkyta avskärmas trafikplatsen och gång- och cykelpassagen blir mindre trafikstörd. Även torgytan och de omgivande framtida byggnaderna får på detta sätt en avskärmande grön ridå. Den nya parkytan utformas som en fortsättning på de befintliga grässlänterna längs Essingeleden. En mur bildar avgränsning mellan parkytan och gc-vägen. Genom murens form skapas spännande rumsligheter längs gång och cykelvägen. I och med att gång- och cykelvägen sänks i förhållande till dagens höjdläge skapas en lägre stödmur kring Birger Jarls ek. Gång- och cykelpassagen utformas med stora betonghållar och en tydlig särskiljning av cykelbanan.



Skiss gc-väg, från väster



Plan, skala 1:1000, gc-vägens läge och anslutningar till befintlig mark och nytt torg.



Vy österut mot Essingeleden, befintlig situation.

I kanten mot direktrampen löper en mur som under Essingeleden fungerar som räcke mot körfälten. Muren fortsätter längs direktrampen och övergår i den nya bullerskärmen mot bostadskvarteren öster om Essingeleden.

Gång- och cykelpassagen passerar nära de nya rampernas landfästen. Landfästena utformas på samma sätt som Essingeledens landfäste med 2,5 m breda konkava bågar. För att skapa ljus under Essingeleden belyses nischerna i bågarna i muren samt undersidan av Essingeleden. Takhöjden varierar i cirkulationsplatsen. Under ramperna är frihöjden endast ca 3 meter medan den i mitten är upp till 6 meter. Vägen ansluts med en gång- och cykelramp och trappa till Böttigervägen.

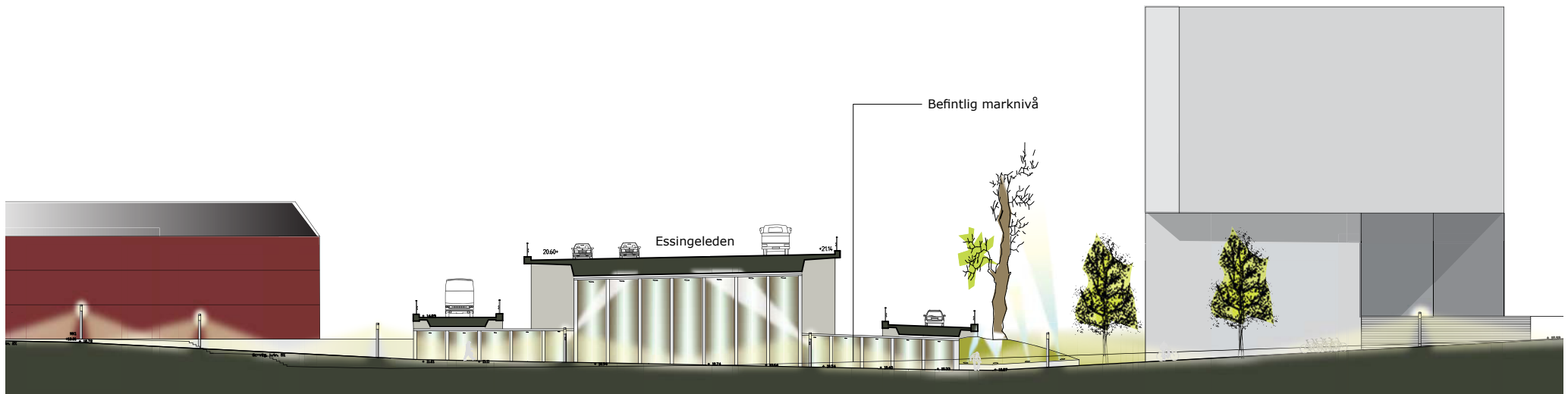
De norra delarna av parken mellan kv Alsiskan och Kellgrensgatan försvinner när direktrampen byggs. Gångvägen får ett nytt läge och passagen under Kellgrensgatan försvinner.

Ljussättningen utgörs av ljuspelare kompletterat med en fasadbelysning av den höga vågformade frontmuren på befintligt landfäste samt de tillkommande lägre vågformade murarna.

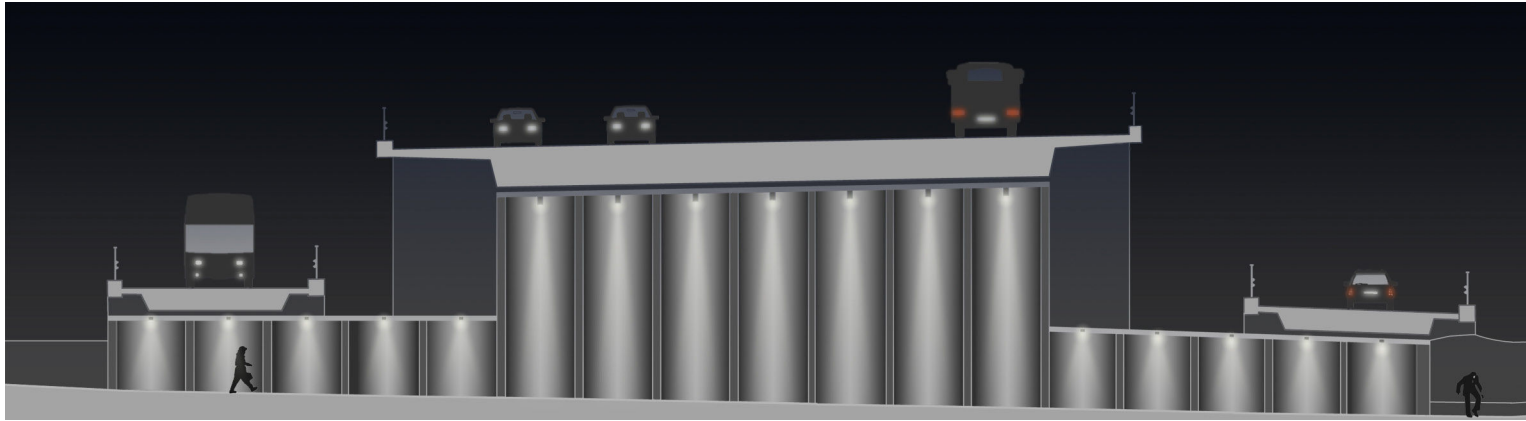
I den nya parkytan som vetter mot trafikplatsen utgörs vegetationen av nyplanterade stamträd och marken besås med gräs.

Längs muren/bullerskärmen vid bostadskvarteren vid kv Alsiskan samt vid parkytan vid Birger Jarls ek planteras klättrväxter.

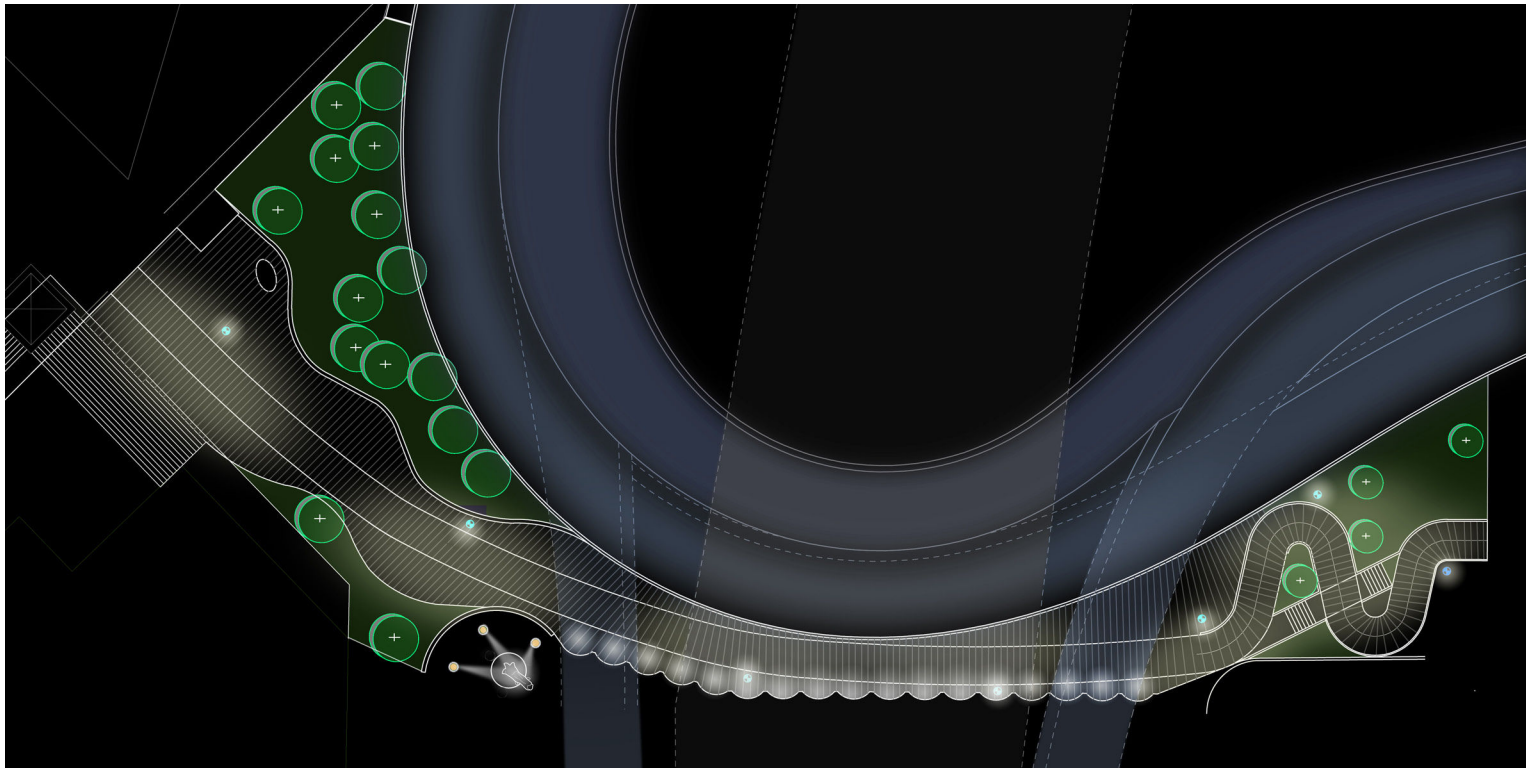
I rampen till Böttigervägen planteras träd och lägre buskar.



Utvikt sektion K-K, skala 1:500, snitt genom gc-passagen, visar Essingeledens stödmur mot söder.



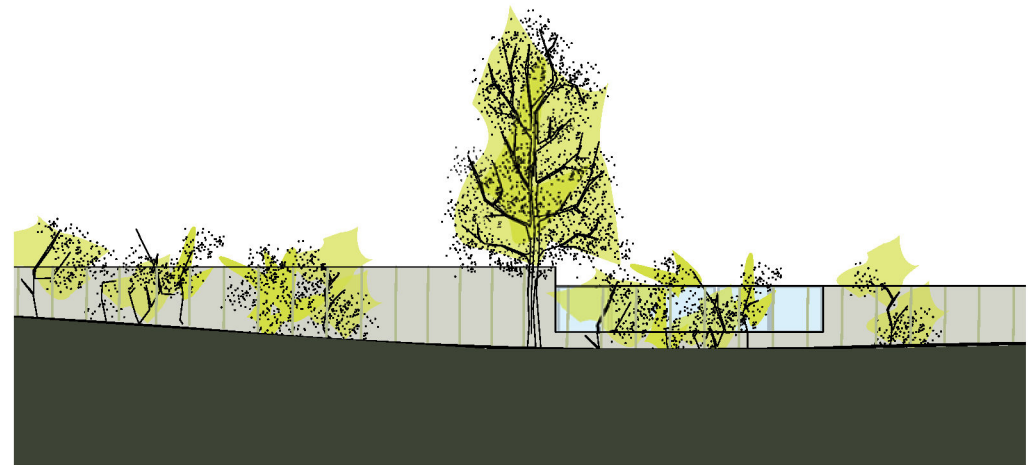
Elevation av Essingeledens landfäste med ramper, bild Ljusgestaltning ab.



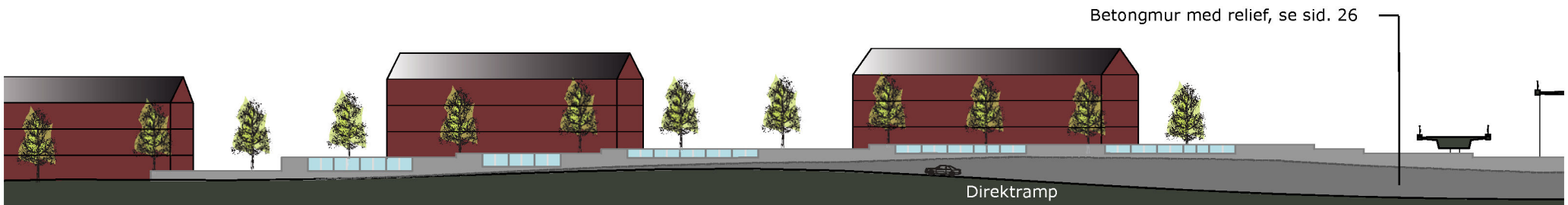
Plan av gc-väg, bild Ljusgestaltning ab.



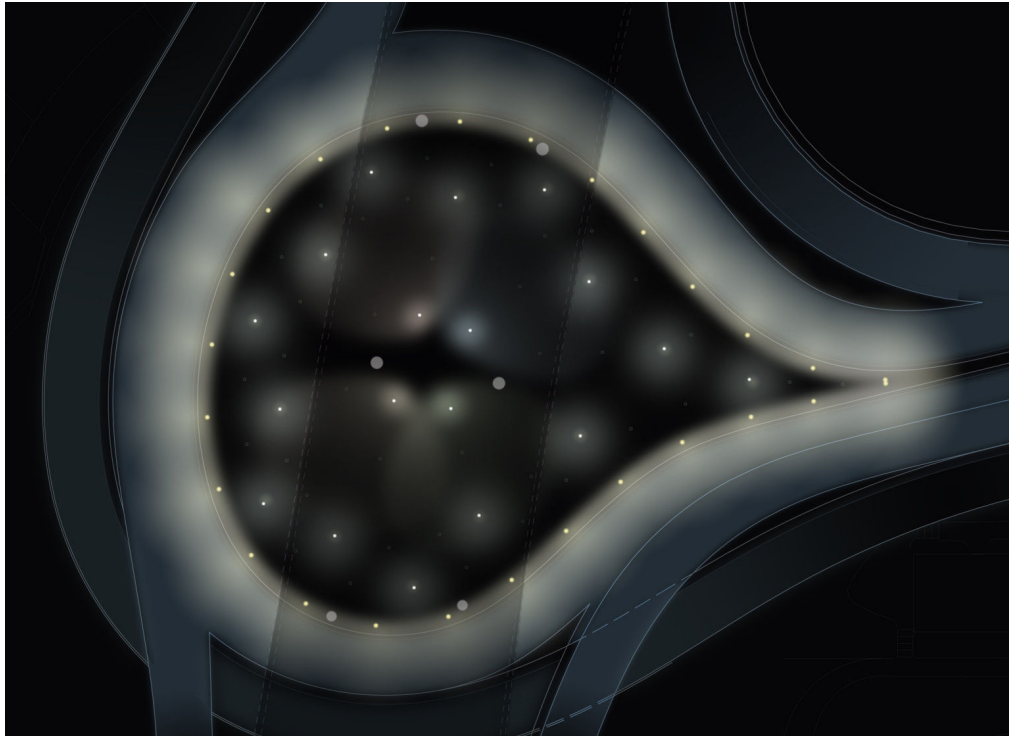
Sektion A-A genom gc-väg, direktramp och bastion, bild Ljsgestaltning ab.



Detaljsektion J-J, skala 1:200, fasad mot söder av bullerskärm.



Sektion L-L, skala 1:750, fasad mot norr av stödmur och bullerskärm mot Kellgrensgatan.



Ljusplan cirkulationsplatsens ovasida, bild Ljusstaltning ab



Referensbild Terminus Hoenheim North, parkering av arkitekt Zaha Hadid.

4.2.2 Mittdelen med droppen

Mittdelen med droppen karaktäriseras av idén om bastionen och ljuspelarna.

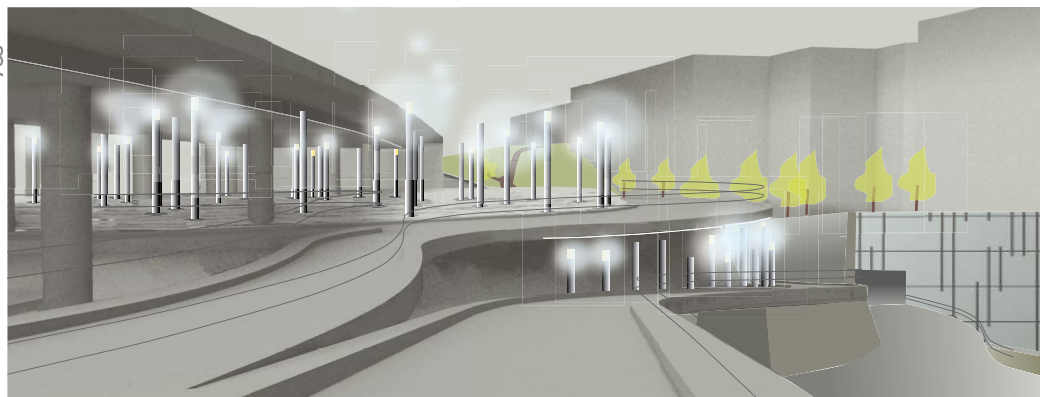
Bastionen är den stora, slutna volym som formsätts med stående brädform. Bastionen har lutande betongstödmurar och utkragande konsoler för droppens körbana. En påkörningsbarriär följer direktrampens inre kant.

Längs dess yttre kant löper en betongmur med varierande höjd, som formsätts med stående brädform och med en relief, enligt illustration sid 26. Reliefen ger ett liv i den annars släta muren, i synnerhet kvällstid med släpljus från funktionsbelysningen.

Gestaltningsslussättningen utgörs av ljuspelarna. Pelarna består av en rund vertikal plåtpelare med synlig varmgalvaniserad yta eller motsvarande grå lackering. Höjden varierar.



Plan cirkulationens överyta, skala 1:1000.

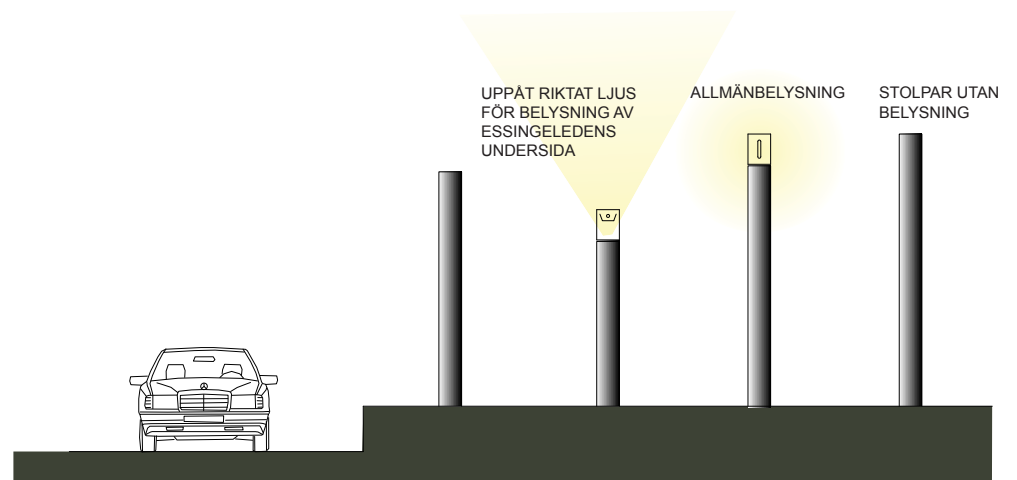


Skissperspektiv avfartsramp från norr ner i direktrampen.

I droppens mitt är ljuspelarna utspridda efter ett till synes slumpartat mönster och med varierande höjder. Från anslutande körramper uppfattas det som en samlad mängd, en pelarskog. Från omgivande högre punkter, exempelvis från ny bebyggelse, kan mönstret avläsas tydligare.

Ett flertal, men inte alla, ljuspelare innehåller effektbelysning. Dels som lysande ljuspunkter, dels som stolpar som belyser undersidan av Essingeledens bro.

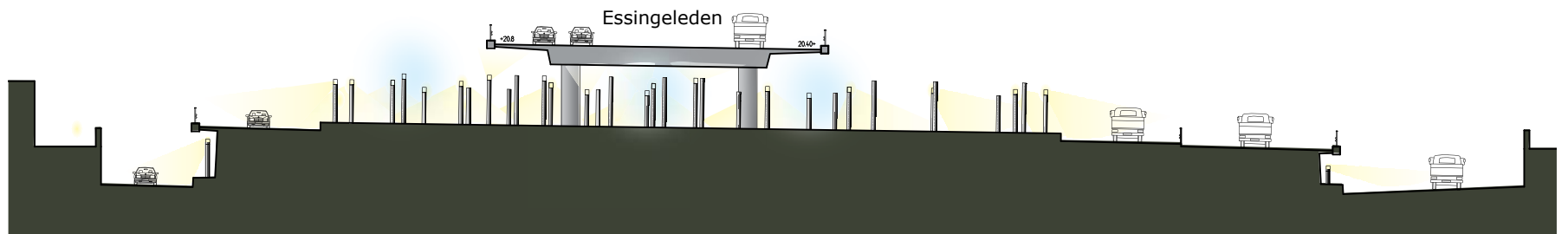
Marken i droppens mitt är körbar och belagd med bundet grus för att underlätta inspektion av Essingeledens undersida och underhåll. En kant skapar höjdskillnad mellan körytan och marken. Runt Essingeledens pelare utformas marken så att dessa är inspekterbara.



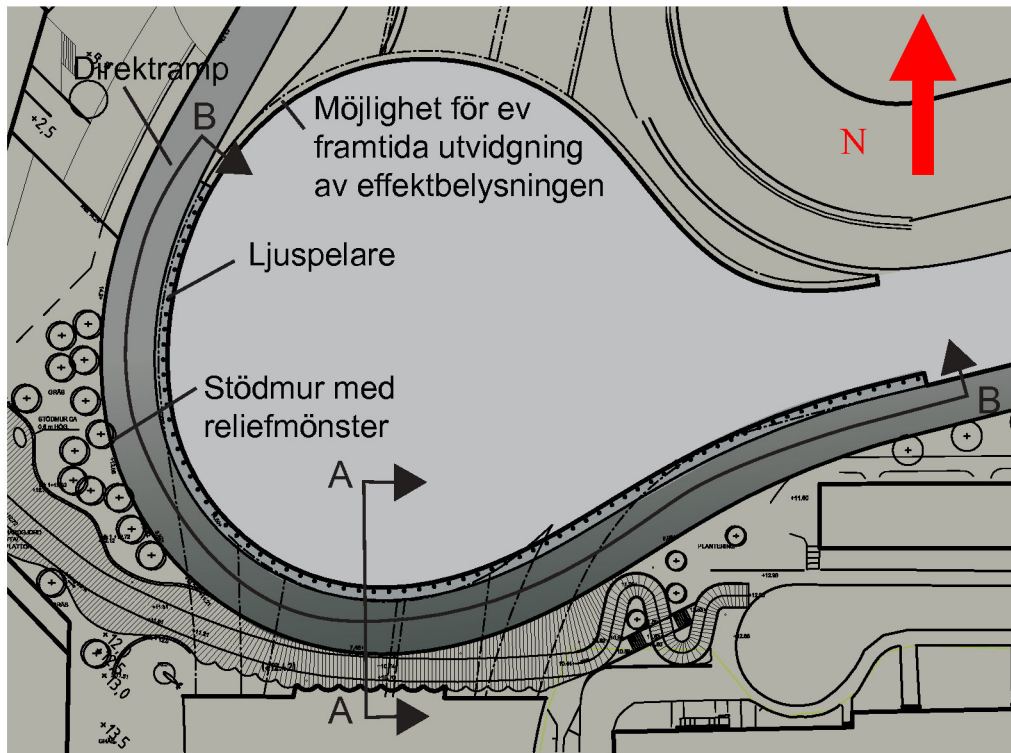
Principdetalj sektion D-D, skala 1:200. Ljuspelare med och utan belysning.



Skissperspektiv av droppen från norr, bild Ljustgestaltning ab.



Sektion D-D genom cirkulationen, skala 1:500.

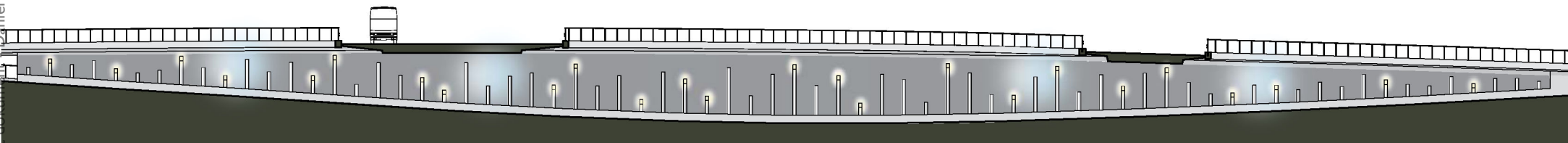
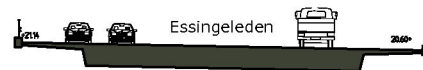


Plan, skala 1:1000

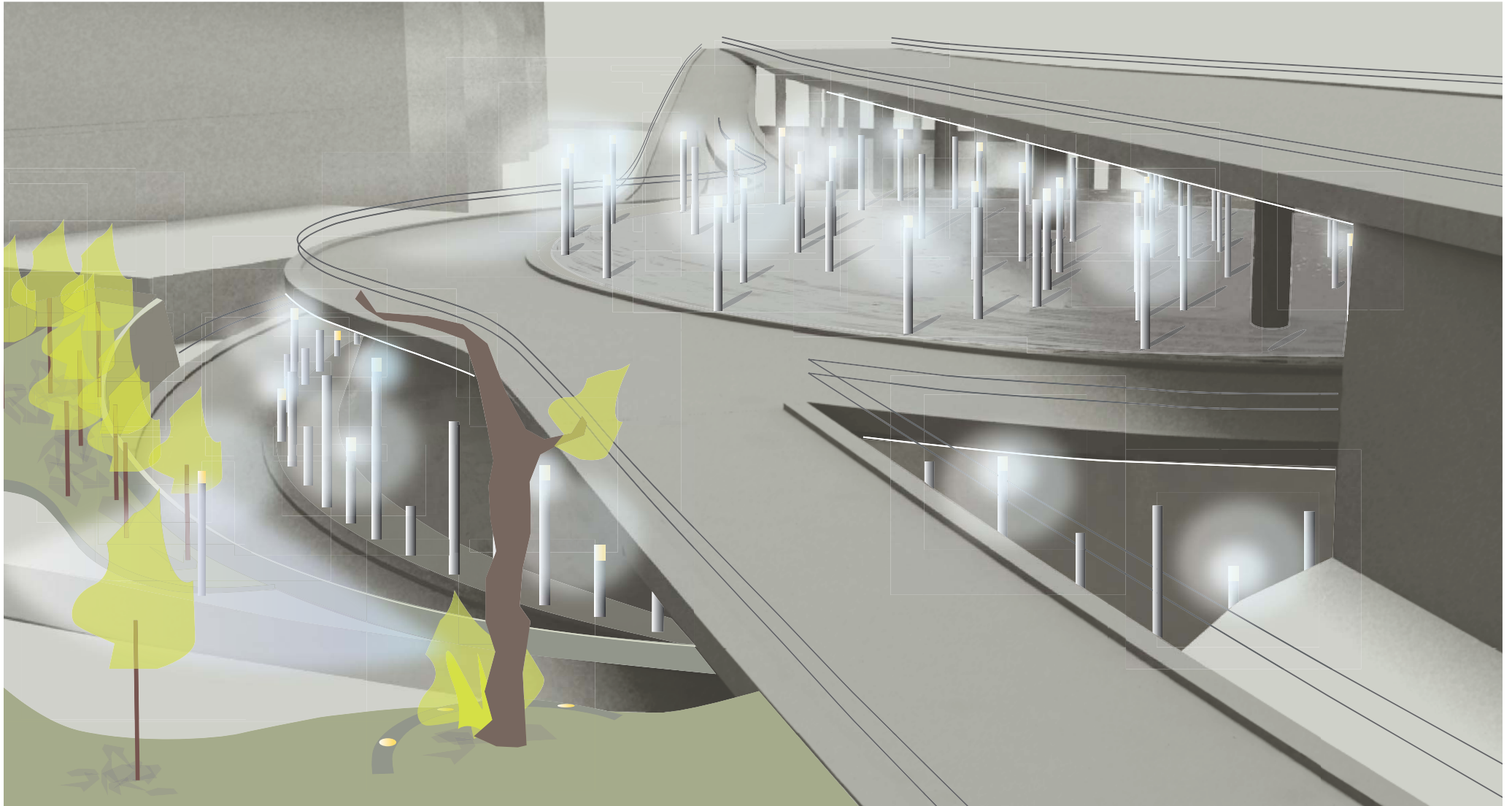
Längs direktrampens insida står en rad ljuspelare med varierande avstånd och varierande höjd. För den som färdas längs rampen upplevs de som en sammanhängande enhet men betraktade utifrån som enskilda objekt. Den lutande betongväggen bakom och undersidan av konsolen blir bitvis belyst av ljuspelarna, som annars utgör ledande ljuspunkter. Pelarna är placerade ovanpå påkörningsbarriären och med ett sidoavstånd för att medge fri sikt och minskad påkörningsrisk.

Funktionsbelysning längs körytor förläggs längs vägytornas yttre kanter och är placerad på låg stolpe på övre nivån och monteras längs den yttre stödmuren för direktrampen.

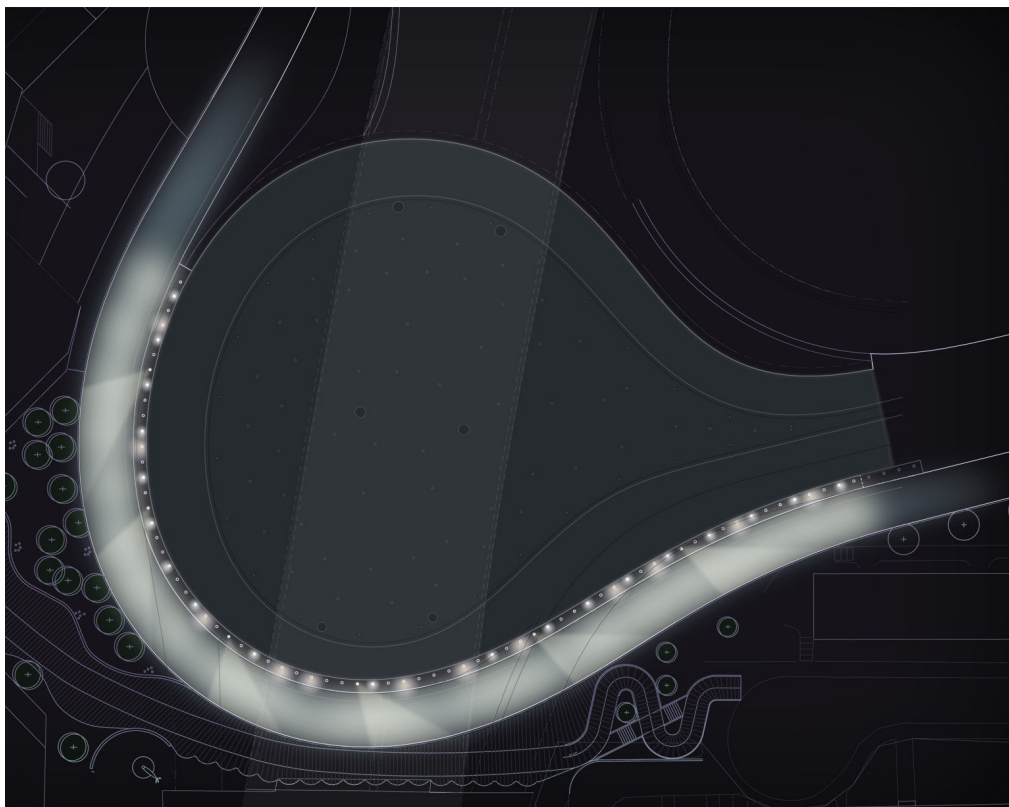
Vägutrustning ska vara lika Essingeledens standard med hänsyn tagen till en förändring av Essingeledens belysning.



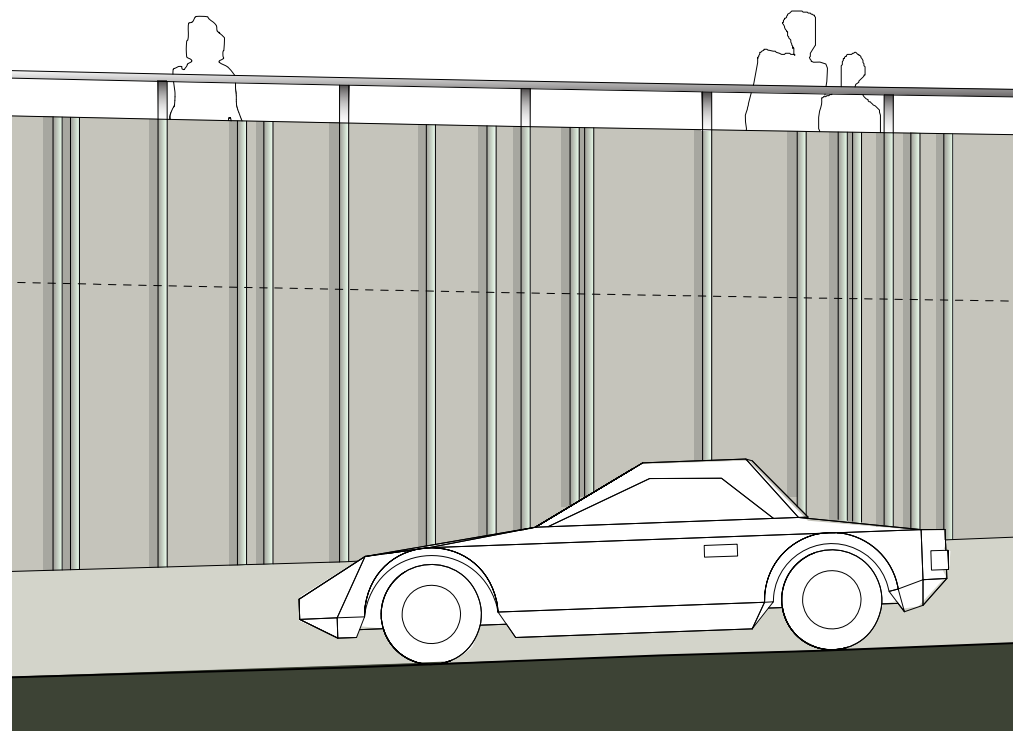
Utvikt elevation B-B, direktrampen, skala 1:500



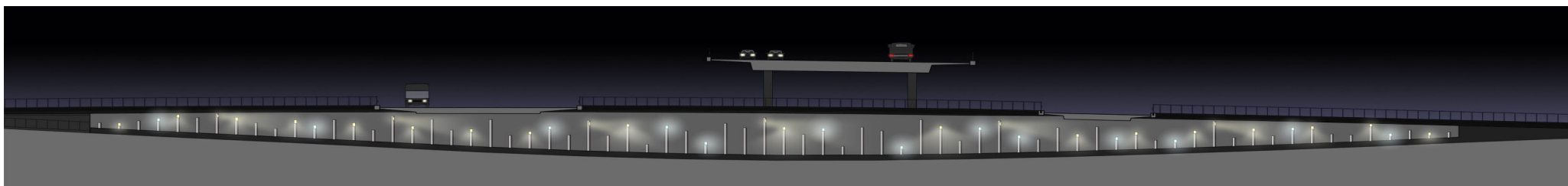
Cirkulationen, sedd från söder på Essingeledens västra sida.



Plan direktrampen, bild Ljustgestaltning ab.



Elevation, relief av mursida vänd mot direktrampen, skala 1:50



Elevation direktrampens insida, bild Ljustgestaltning ab



Perspektiv i direktrampen, bild Ljusstalning ab.

4.3 Norra delen med ramper på bro

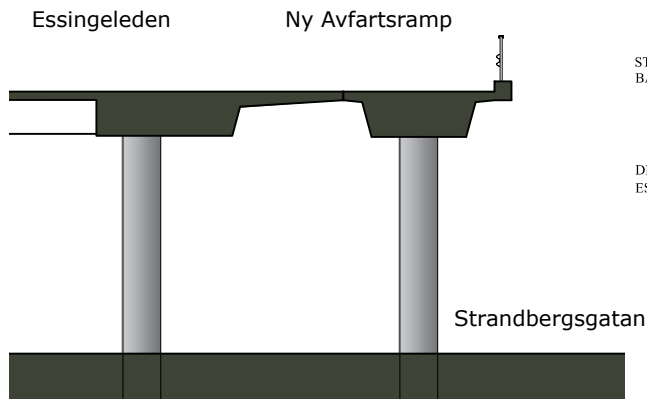
Norra delen med ramper på bro utgörs av två broar, varav den östra är befintlig. Den västra är ny och kräver omfattande åtgärder i anslutningen till den befintliga bron för Essingeledens södergående körfält.

Den nya rampen utförs med en form som ansluter till befintliga broars arkitektur. Det innebär en massiv betongbalk med konsoler, buren av runda betongpelare. Pelarna ställs i samma stödlinje som de befintliga bropelarna, spännvidden blir då maximalt ca 26 meter. En preciserad placering kan göras i samordning med den verksamhet som ska förläggas under. Vissa pelare med dubbla lager eller annan avvikande förutsättning utformas så att de med största möjliga likhet ansluter till den rådande broarkitekturen.

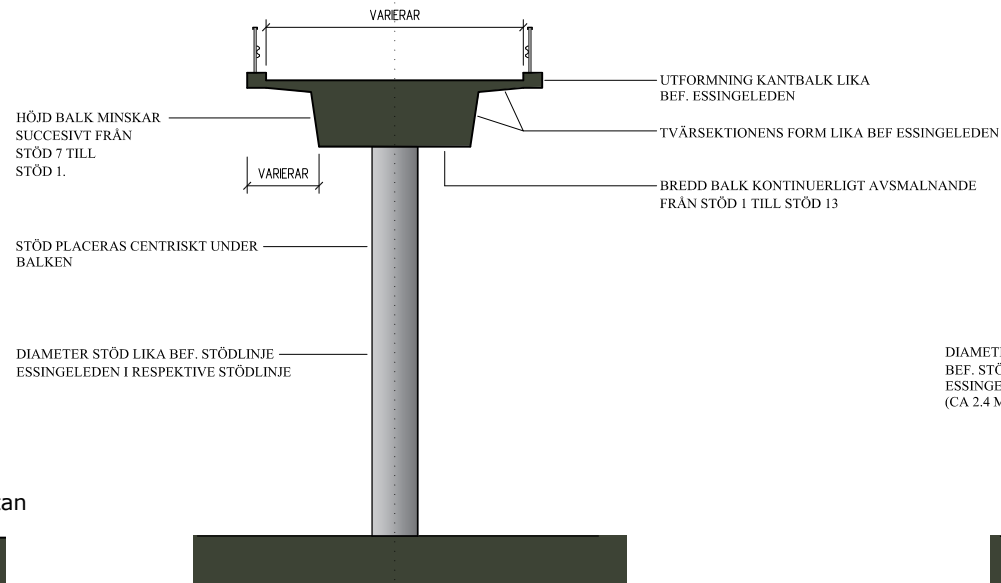
Vägbelysning och vägutrustning ska vara lika Essingeledens standard med hänsyn tagen till förändring av Essingeledens belysning.



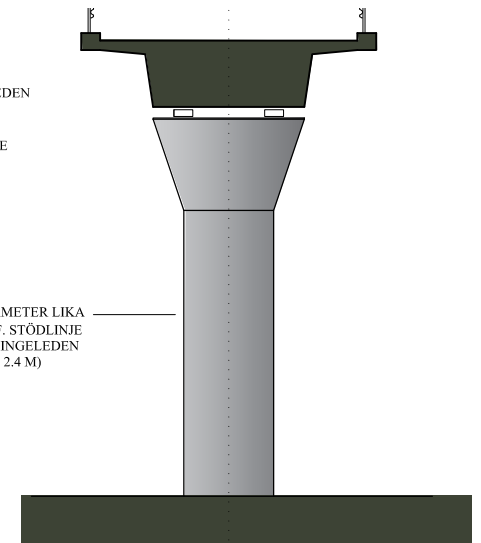
Essingeleden sedd från Lindhagensgatan österut, befintlig situation.



Breddad ramp i anslutning till Essingeleden, skala 1:200



Ramp, typsektion, skala 1:200



Ramp exempel stöd med dubbla lager, sektion skala 1:200



Vy mot Strandbergsgatan från sydväst med ny avfartsramp och ny pelarrad.



**EXPLOATERINGS
KONTORET**

Exploateringskontoret
Box 8189
104 20 Stockholm
www.stockholm.se/exploateringskontoret
exploateringskontoret@expl.stockholm.se
Telefon: 08-508 276 00



TRAFIKVERKET

TRAFIKVERKET

Trafikverket
172 90 Sundbyberg
www.trafikverket.se
stockholm@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921
Texttelefon: 0243-750 90



**STADSBYGGNADS
KONTORET**

Stadsbyggnadskontoret
Box 8314
104 20 Stockholm
www.stockholm.se/sbk
stadsbyggnadskontoret@sbk.stockholm.se
Telefon: 08-508 260 00