

TILLKOMMANDE AVTRYCK I STADEN

Förutom de entrébyggnader till tunnelbanan som förläggs ovan jord tillkommer nödvändiga driftsutrymmen som kommer göra avtryck i stads- och naturmiljön. I största mån integreras utrymmena i befintliga byggnader men några fristående teknikbyggnader tillkommer längs Gula linjens sträckning. Dessa fristående objekt ska i sin utformning och gestaltning anpassas till omkringliggande miljö.



Teknikbyggnad integrerad i omkringliggande miljö

Odenplan-Hagastaden



Vasastadens stadsplan fastställdes 1879. Den var en bearbetning av Lindhagenplanen med sitt storslagna esplanadsystem från 1866. I övrigt karaktäriserades planen av ett strikt rutnät, som i princip endast utgjorde en förlängning av 1600-talets struktur för malmarna, utan anpassning till den skiftande terrängen. Gatubreddens ökades i förhållande till innerstadens äldre delar och blev i regel arton meter. Det östvästliga huvudstråket Odengatan blev hela 30 meter brett, med träd på trottoarerna efter kontinentalt mönster. Torsgatan och Karlbergsvägen är även de bredare gator, Karlbergsvägen har anor från 1600-talet. Området söder om Karlbergsvägen började bebyggas på 1880- och 90-talen. Därpå expanderade bebyggelsen allt längre norrut.

Bebyggelsen längs gatorna utformades vid utbyggnaden i enlighet med bestämmelserna i 1874 års byggnadsstadga och 1876 års byggnadsordning. Det innebar bland annat att hörnen på kvarteren fasades av samt att hushöjden maximerades till fem våningar och dessutom relaterades till gatans bredd, och fick överstigas med högst en och en halv meter. Exteriört präglas husen

i regel av rikt dekorerade putsfasader med standardiserade detaljer i klassicerande former där uppbyggnadsscheman lånats från renässansen med kraftigt rusticerad bottenvåning, kolonner, pilastrar och fönsteromfattningar. Uptill avslutas fasader ofta med en kraftigt markerad taklist. Under 1930-60 förvanskades många fasader genom att utsmyckningar ”hyvlades” av och anpassades efter funktionalismens ideal.

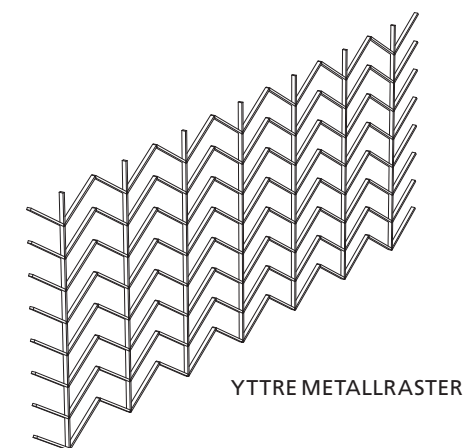
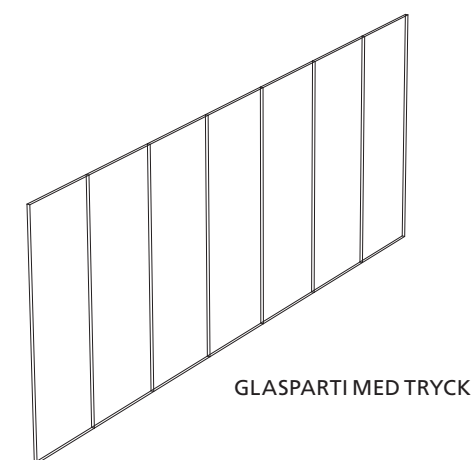
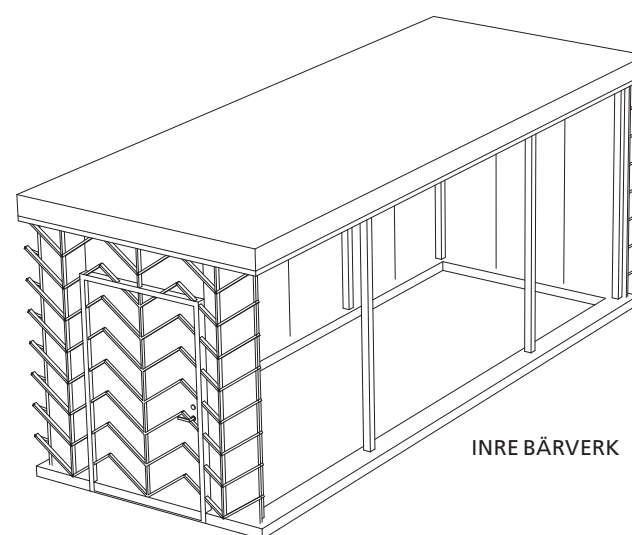
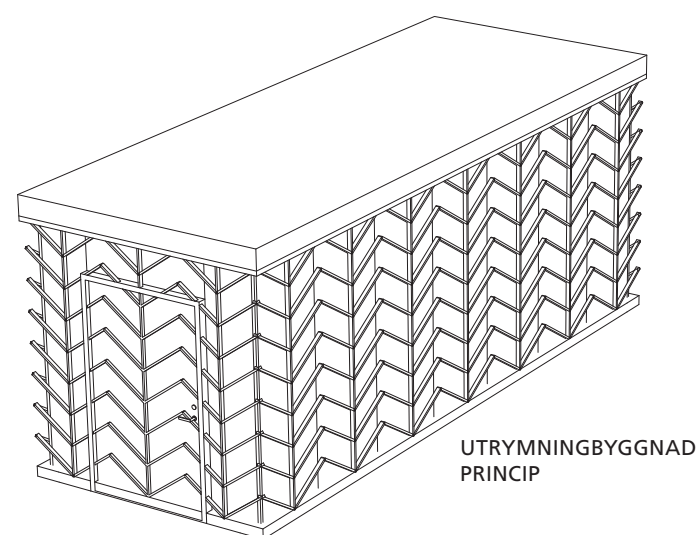
Hagastaden är ny stadsdel som länkar samman Solna och Stockholm. Stadsdelen är under utbyggnad och exploateringen befinner sig i olika faser. Den nya stadsdelen planeras att byggas ut ovan på en överdäckad del av E4 Norra länken samt Värtabanans spår vilka skär igenom området. Arbetet med tunnlar för överdäckningen pågår och planeras vara klart till 2019. Den stora utbyggnaden med bostäder och kontor förväntas pågå mellan 2010-2025 och har till viss del redan påbörjats. Byggnationen av Nya Karolinska Solna pågår och planeras vara i full drift 2018. Exploateringen i den nya stadsdelen blir hög, med hushöjder som väl överstiger de i den äldre kvarterstaden, vid Torsplan planeras



Vy över Vasastaden och framtida Hagastaden

till exempel två byggnader med hushöjder upp till 104 respektive 125 meter vilket motsvarar 30-35 våningar. Den övriga bebyggelsen kommer få en genomsnittlig höjd om ca 7 våningar. Stadsdelen får en större torgbildning i sin norra del vid anslutningen till Nya Karolinska Solna samt ett större parkstråk som löper genom hela stadsdelen i öst-västlig riktning.

De mindre ytanläggningar som placeras i Vasastaden historiska kulturmiljö kommer behöva anpassas och inordnas sig till stenstadens förutsättningar, en varsam addering eller integrering kommer vara nödvändig. Utmaningen i den framväxande Hagastaden, där delar i dagsläget inte har planerats klart, ligger i att finna placeringar som inte begränsar den framtida planering på ett negativt sätt utan att heller placeringen får påverka själva anläggningens funktion negativt.



Koncept utrymningsvägar ovan mark

GESTALTNING UTRYMNINGSVÄGAR

På sträckan mellan station Odenplan och station Hagastaden kommer ingen servicetunnel att anläggas vilket förutsätter tillkomsten av utrymningsvägar direkt upp till ytan. Efter studier av ett flertal platser och avvägning mellan för- och nackdelar har två placeringar utefter Karlbergsvägen fastslagits. Vid vardera plats anordnas en mindre byggnad som betjänar utrymningsfunktionen.

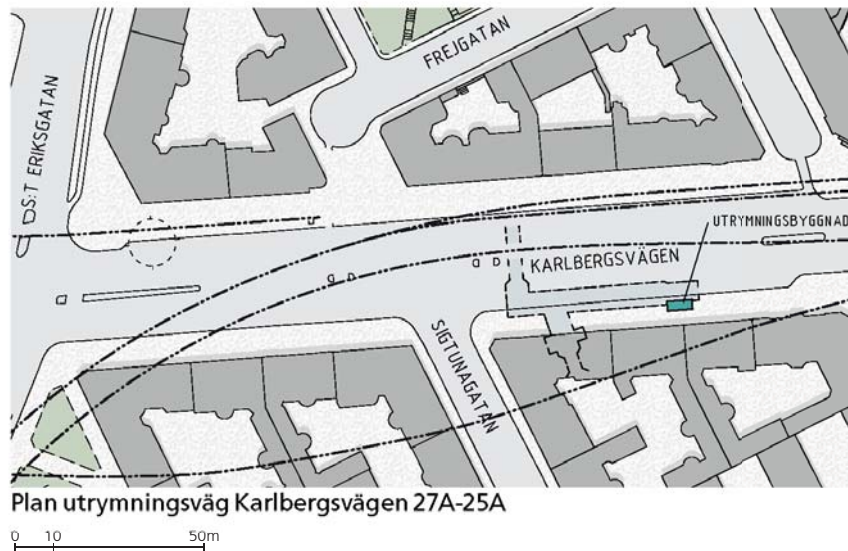
Byggnadernas funktion möjliggör att de på gatunivå kan begränsas i storlek, något som illustrerat förslag tagit fasta på. Då funktionerna är identiska utformas de med en gemensam teknisk princip.

Principen baseras på uppglasade kiosker med ett raster av metall framför glasytorna. Glaset ger byggnaderna en transparens och därmed en stor grad av genomsiktighet. Glaspartiet kan utföras med ett tryck/folie som kan styra vilka delar som ska vara mer eller mindre genomsiktliga. Förutom att metallrastret bidrar till att ge fasaden en tredimensionellitet skapar det en robusthet mot olika sorters vandalisism.

Den visuella karaktären hos byggnaderna hålls besläktade men tillåter viss mån av flexibilitet att anpassas till direkt anslutande omgivning. Storlek och konstruktion hör till aspekter som hålls identiska medan mönster och färgsättning kan varieras efter platsernas karaktär.

KARLBERGSVÄGEN 27A-25A

En av platserna som fastslagits är längs med kantstensparkeringen på Karlbergsvägen mellan Sigtunagatan och Hälsningegatan. Utrymningsvägen mynnar på trottoaren i riktning mot öster. Byggnadens kulör tar intryck av intilliggande fasader vilket bidrar till ett harmoniserat uttryck. Mönsterspelet på rastret samspelar med omgivande skalor samtidigt som dess öppenhet bibehåller en genomsiktlighet vilket är en trygghetsskapande faktor. Byggnaden belyses inifrån vilket gör den till en lysande lykta i staden på kvällstid.



Fotomontage, exempel utrymningsväg i fristående mindre byggnad

KARLBERGSVÄGEN 48

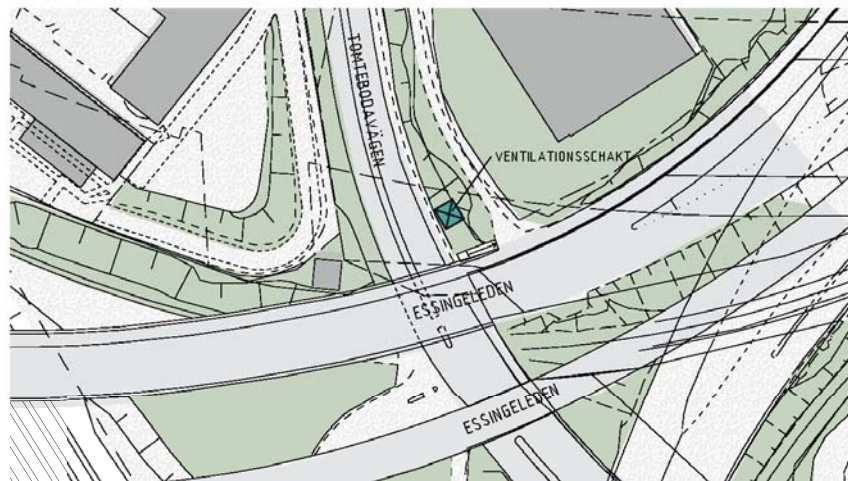
Vid busshållplatsen på Karlbergsvägen mellan S:t Eriksgatan och Torsgatan mynnar den andra utrymningsvägen. Byggnadens kulörer och mönster anknyter till den närmsta fasaden i en samtida ton. Genom att låta metallrastret och glaset präglas av en ökande genomsiktlighet upptill tillförs karaktär samtidigt som man behåller överblickbarheten. Från de omgivande bostäderna bevaras utblickbarheten med den lågt hållna byggnadshöjden och det plant utformade taket. Byggnaden belyses lika den andra utrymningsbyggnaden.



Fotomontage, exempel utrymningsväg i fristående mindre byggnad

FRISKLUFTSINTAG TOMTEBODAVÄGEN

Det tre stationerna på utbyggnaden av Gula linjen tar in friskluft via den kontinuerliga servicetunnel som byggs utmed spårsträckningen mellan station Hagastaden och Arenastaden. Friskluften tas in i var sin ända av servicetunneln. I norr via tunnelpåslaget intill Dalvägen och i söder via ett fristående friskluftsintag intill Tomtebodavägen.



Läget för friskluftsintaget är på Tomtebodavägen, där E4:an korsar vägen. Luften tas in ca 10 meter över E4:an för att få en så god luftkvalitet som möjligt.

Vid Tomtebodavägens läge för intaget ligger idag två tegelbyggnader. Öster om ligger Astrid Fagræus laboratorium som hör till Karolinska Institutet. Byggnadens fasad är av ett mörkare, rött tegel.

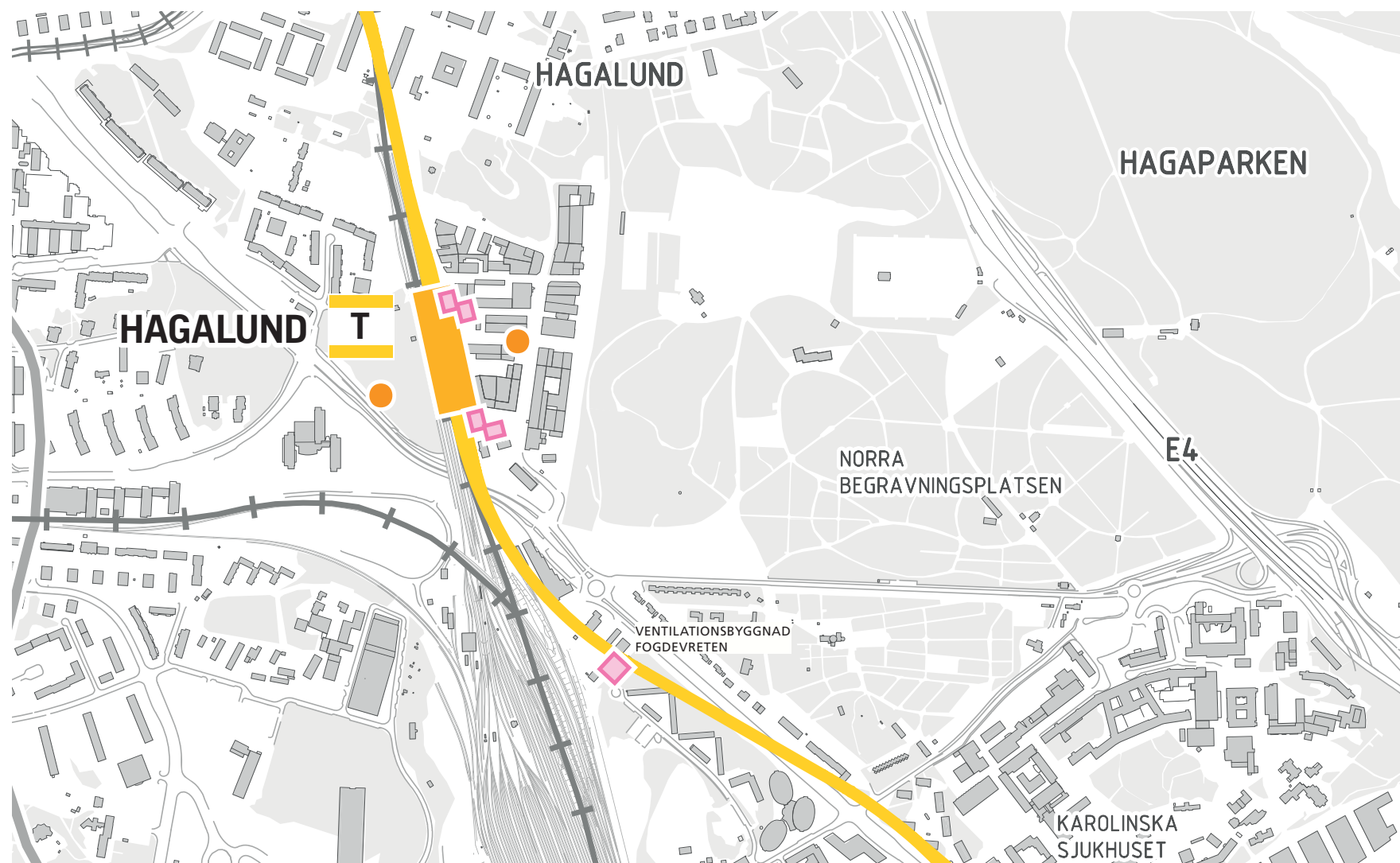


Fotomontage av möjlig utformning, vy från Tomtebodavägen

Väster om Tomtebodavägen ligger Nackademin, en yrkeshögskola. Skolan ligger i det tidigare *Kontrollkontoret*, en byggnad som uppfördes 1912 som förvaltningsbyggnad åt Statens Järnvägar. Byggnaden har tegelfasader i ett ljusare tegel och en hög sockel av granit.

Friskluftsintagets överbyggnad utförs i tegel för att relatera till sin omgivning. Formen är en kvadratisk bas som smalnar av mot toppen. 10m ovanför E4:an sätts teglet med hålrum som skapas av att tegelstenar utgår ur mönstret. Genom dessa hål tas friskluften in och vidare ned i stationen. Med sin utformning blir tornet ett objekt i staden som har en kontext till sin omgivning.

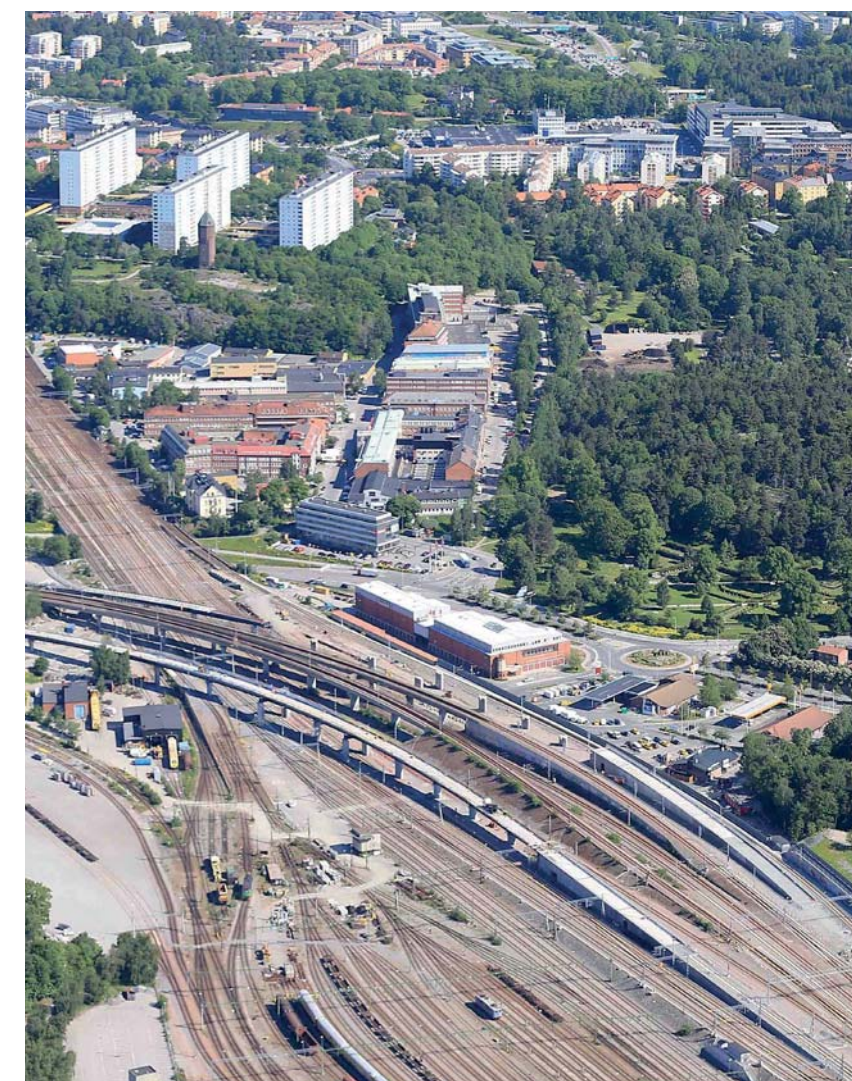
Hagastaden - Hagalund



Plan, ytanläggningar mellan station Hagastaden till station Hagalund

Från station Hagastaden till station Arenastaden passerar linjen under Solna med få permanenta avtryck i stadsbilden. Linjen passerar dock under och i gränsen mot flera känsliga kultur- och stadsmiljöer, så som Karolinska Institutet från 1940-talet och framåt med byggnadsminnet Stenbrottet eller Gammelgården som den också kallas, uppfört år 1771, inom området. Nordöst om Solnavägen och parallellt med tilltänkt spår finns riksintresset för kulturmiljövården Norra Begravningsplatsen samt Solna kyrkomiljö. Längre norrut efter linjesträckningen berörs Hagalunds industriområde som till viss del pekats ut som en värdefull kulturhistoriskt miljö.

Vidare norrut kan tunnelbaneanläggningen komma att beröra flera områden med kulturhistoriskt värdefulla byggnader, till exempel i Hagalund och Vasalund. En stor del av spårdragningen kommer ske parallellt med Solnavägen samt passera under spårområdet för Ostkustbanan. Bebyggelsen på Solnavägens sydvästra sida är storskalig och några av de mest tongivande är de byggnader som associeras med Karolinska Institutet och byggnationen av Nya Karolinska Solna. På nordöstra sidan har bebyggelsen av en småskalig karaktär med tegelarkitektur i form av villor och radhus från 1940-talet. Byggnaderna är av högt kulturhistoriskt värde och gränsar till norra begravningsplatsens



Vy över Hagalunds industriområde

som har stort kultur historiskt värde. Gustaf Lindgren, Gunnar Asplund, Sigurd Lewerentz och Lars Israel Wahlman är exempel på arkitekter som har varit inblandade i utformandet av begravningsplatsen vilken är en av landets mest byggnadstäta begravningsplatser. Anläggningen pryds av skulpturer, reliefer och andra konstnärliga utsmyckningar skapade av några av Sveriges mest framstående skulptörer. Norra begravningsplatsen i Stockholm är en av Sveriges största begravningsplatser med ca 33 000 gravar. Den är utpekad som ett riksintresse för kulturmiljövården.

VENTILATIONSBYGGNAD FOGDEVRETEN

I en trädbevuxen slänt lokaliseras en byggnad för tunnelns ventilation. Byggnaden är ca fyra meter hög och har en yta om ca 30 kvadratmeter. Byggnaden har inget tak utan är öppen upptill för att luften fritt ska kunna ventileras rakt upp. Byggnaden är beklädd med emaljerade plåtkassetter i kulör som ansluter till den närliggande bebyggelsen.



Flygvy ventilationsbyggnad vid Fogdevreten



Fotomontage möjlig utformning ventilationsbyggnad vid Fogdevreten

Hagalund - Arenastaden



Plan, ytanläggningar mellan station Hagalund till station Arenastaden

Områdets karaktär har ändrats dramatiskt i och med Arenastadens utbyggnad. Efter att ha dominerats av järnvägen i nästan ett sekel, uppvisar området nu en storskalig stadsmässighet, med den nya nationalarenan och Mall of Scandinavia som tydliga landmärken. Strax norr om Arenastaden ligger Hagalundsdepån, en anläggning för uppställning och underhåll av tåg och Sveriges största i sitt slag. Söder om bananläggningen ligger Råstasjön, Solnas enda insjö förutom Mälaren. En detaljplan för området



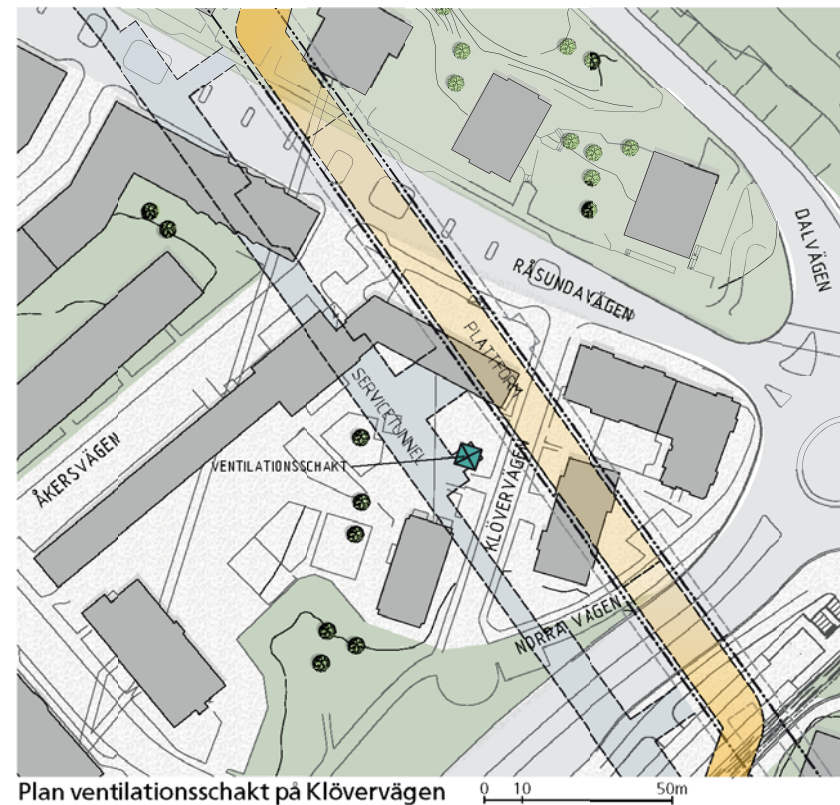
Vy över Hagalund och Arenastaden

öster om sjön antogs i juni 2014, och innebär att 600-700 bostäder kommer att uppföras mellan Råstasjön och nationalarenan. Söder om Arenastaden växte Hagalund fram som en förstad till Stockholm kring förra sekelskiftet. Ursprungligen bestod bebyggelsen av småskalig trähusbebyggelse, varav det mesta revs på 1960-talet för att bland annat ge plats åt de karaktäristiska blå skivhusen som i folkmun kallas för Blåkulla. Tvärbans utbyggnad har inneburit att Solna station utvecklats till en

kollektivtrafikmässig knutpunkt. Detta kommer att förstärkas ytterligare i och med tunnelbanans utbyggnad till Arenastaden. Öster om spårområdet ligger Frösunda, en stadsdel som började bebyggas på 1990-talet efter att tidigare nyttjats för militär verksamhet. Området, som ligger mellan spåren i väst och E4:an i öst, präglas av en blandad bebyggelse, med både bostadshus och kontorsbyggnader.

VENTILATIONSSCHAKT KLÖVERVÄGEN

En fristående byggnad för stationen Arenastadens ventilationssystem placeras på Klövervägen. Byggnaden utformas liknande ventilationsbyggnaden vid Fogdevreten. Byggnaden utformas med en sluten fasad av emailjerade plåtkassetter i kulör som ansluter till närliggande bebyggelse. Byggnaden har inte heller här något tak och ventileringen sker rakt upp i det fria. Dock kommer byggnaden förses med ett horisontellt galler över öppningen för att förhindra att föremål från ytan kommer ned i servicetunneln.



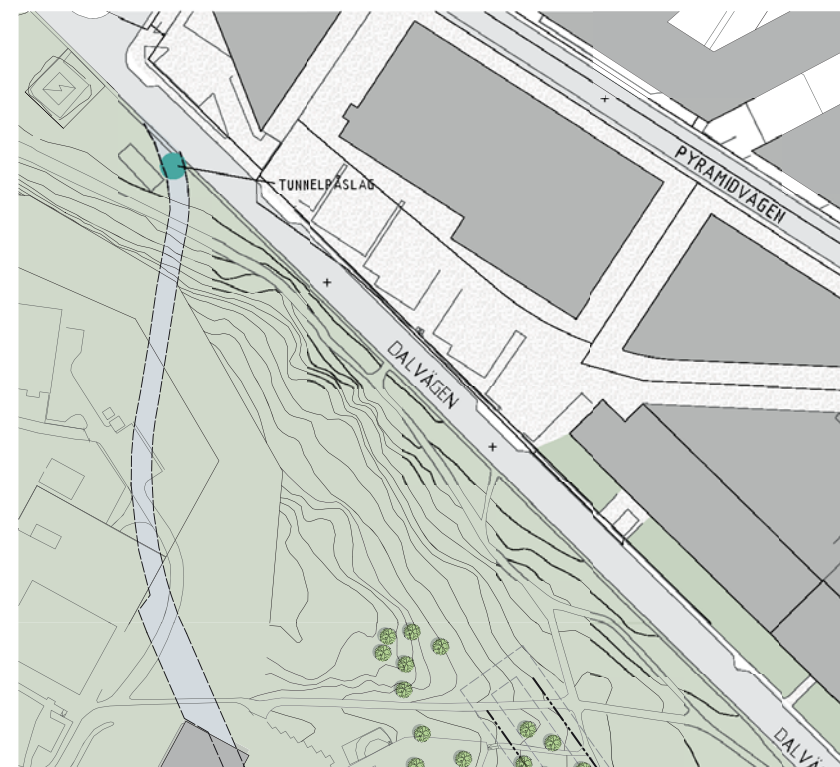
Plan ventilationsschakt på Klövervägen 0 10 50m



Fotomontage möjlig utformning ventilationsschakt på Klöver vägen

TUNNELPÅSLAG PÅ DALVÄGEN

Ett tunnelpåslag för servicetunneln tillkommer i den skogsbevuxta slänten utefter Dalvägen. Tunnelpåslaget utformas för minimalt avtryck i parken och ska beklädas med natursten, förslagsvis polerad grå stockholmsgranit som ansluter till det intilliggande i dagen synliga berget. Genom porten och öppningar i de vertikala väggarna kommer friskluft tas in för att tillse stationens försörjning av uteluft. Öppningarna och porten kommer därmed utformas med ytor av galler och lameller som täcker dessa. Dessa föreslås utformas av rosttrögt stål som med sin dova naturliga rödbruna kulör väl smälter in med omkringliggande vegetation och mark.



Plan tunnelpåslag på Dalvägen 0 10 50m



Fotomontage möjlig utformning tunnelpåslag på Dalvägen

PROVISORIER

Provisorier är en viktig aspekt vid en byggnation som kommer att pågå under en så pass lång tid som 6 år. Förvaltning för utbyggd tunnelbana tar därför fram ett särskilt program för hanteringen av återkommande element.



Illustration byggplank med titthål mot byggarbetsplatsen, bild: GRID arkitektur/FUT

KONSTPROJEKT

I olika skeden under bygget är det möjligt att arrangera projekt runt om arbetsområdet. Detta för att engagera människorna i staden, de framtida resenärerna, och föra in något positivt på arbetsområdet. Det är också en unik möjlighet att göra något centralt i staden som annars inte kan genomföras på den platsen. *OMStart* är ett exempel på detta och genomfördes som ett konstprojekt på byggnaden Kolingsborg. Innan rivningen målades hela byggnaden vit och representanter från graffitiscenen bjöds in för att gestalta byggnaden. Det resulterade i en färgsprakande byggnad som visades i några veckor efter färdigställande. Projektet var tillfälligt men ett unikt tillfälle att visa offentligkonst i staden kärna. *OMStart* skedde i regi av Stockholm konst. Ett annat exempel på konstprojekt genomfördes under byggnationen av Citybanan. På Odenplan utfördes en 20m lång muralmålning på det plank som omslöt arbetsplatsen. Projektet genomfördes i samarbete mellan Projekt Citybanan, Stockholm konst, Förorten i Centrum och två högstadielklasser.

RUNT BYGGARBETSPLATSEN

Runt arbetsområdet kommer ett byggplank att uppföras. Det finns goda exempel på hur man in tidigare projekt runt om i landet använt plankets yta för olika projekt.

Att lämna öppningar/fönster i planket är en uppskattade lösning som tillåter förbipasserande att följa hur bygget fortskrider. Detta har bl.a. tillämpats på byggplanken runt Slussenbygget och bygget av Citybanan i Stockholm. Ytan som planket skapar kan användas som utställningsyta. Ett exempel på detta är byggplanket som omslöt arbetsområdet för nya hotell Continental i Stockholm. På planket visades tryck av konst från Nationalmuseum och en ljudguide kunde laddas ned med information om konsten.



Stockholms läns landsting
Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Box 22550, 104 22 Stockholm
Telefon: 08-737 25 00