



Gestaltningprogram järnvägsplan

Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö

Samrådshandling 2024-05-15

Titel Gestaltungsprogram järnvägsplan, Tunnelbana till Älvsjö. Reviderad samrådshandling.

Uppdragsledare Per Åström, Sweco

Biträdande uppdragsledare Mathias Ahlgren, Sweco

Projektledare Sara Vinterhav, Region Stockholm

Text och redigering Helena Friberg Ruge, Sweco

Illustrationskartor Matilda Swart Rehn, Klara Edvardsson, Sweco

Observera att illustrationskartorna för Årstaberget, Årstafältet och Östberghöjden visar dels detaljplaner som har varit på samråd eller granskning, dels planer som har vunnit laga kraft.

Illustrationer av stationen i genomskärning Sean Griffin, Sweco

Perspektiv och axonometri Rundquist arkitekter

Övriga illustrationer Sweco

Fotografier nuläge Region Stockholm, förvaltning för utbyggd tunnelbana

Övriga fotografier Ortofoton från Lantmäteriet samt SL Konst i tunnelbanan

Illustrationsplan över Årstafältet Stockholms stad

Dokument-id 7100-A72-23-00001

Diarienummer FUT 2024-0246

Utgivningsdatum 2024-05-15

Distributör Region Stockholm, förvaltning för utbyggd tunnelbana

Box 454 36, 104 31 Stockholm. Tel: 08 123 100 00. E-post: nyatunnelbanan.fut@regionstockholm.se

Innehåll

1. Inledning.....	4	4. Stationsanläggningen.....	10	5.4 Station Årstafältet	26
1.1 Bakgrund	4	4.1 Entrébyggnad.....	11	5.4.1 Nuläge	26
1.2 Gestaltningsprogrammets syfte och innehåll	4	4.2 Biljetthall	11	5.4.2 Stadsdelen i framtiden	26
1.3 Projekt mål	5	4.3 Övre hisshall	11	5.4.3 Stationen i stadsbilden.....	28
1.4 Historia, nutid och framtid.....	5	4.4 Nedre hisshall	12	5.4.4 Stationsmiljön på Årstafältet	28
1.4.1 Tunnelbanan 1950 -1990.....	5	4.5 Mellanplan	12	5.5 Station Östbergahöjden	30
1.4.2 2020-talets tunnelbana	5	4.6 Trapphall.....	12	5.5.1 Nuläge	30
1.4.3 2030-talets tunnelbana	5	4.7 Plattformsrum	13	5.5.2 Stadsdelen i framtiden	30
1.4.4 Intentioner för framtiden.....	5	5. Stationen i stadsdelen.....	14	5.5.3 Stationen i stadsbilden	32
1.5 Världens längsta konstutställning.....	6	5.1 Station Fridhemsplan	14	5.5.4 Stationsmiljön i Östberga.....	32
1.6 Resenärens i fokus	6	5.1.1 Nuläge.....	14	5.6 Station Älvsjö.....	34
2. Den nya linjen	7	5.1.2 Stadsdelen i framtiden.....	14	5.6.1 Nuläge	34
2.1 Station Fridhemsplan	7	5.1.3 Stationen i stadsbilden	16	5.6.2 Stadsdelen i framtiden	34
2.2 Station Liljeholmen	7	5.1.4 Stationsmiljön på Fridhemsplan	16	5.6.3 Stationen i stadsbilden.....	36
2.3 Station Årstaberget.....	7	5.2 Station Liljeholmen	18	5.6.4 Stationsmiljön i Älvsjö	36
2.4 Station Årstafältet.....	8	5.2.1 Nuläge	18	6. Tekniska anläggningar ovan mark.....	38
2.5 Station Östbergahöjden	8	5.2.2 Stadsdelen i framtiden	18	6.1 Luftutbytesschakt	38
2.6 Station Älvsjö.....	8	5.2.3 Stationen i stadsbilden.....	20	6.2 Brandgasschakt.....	38
3. Gestaltningsprinciper.....	9	5.2.4 Stationsmiljön i Liljeholmen.....	20	6.3 Teknikbyggnad.....	38
3.1 Grundförutsättningar.....	9	5.3 Station Årstaberget.....	22	6.4 Gestaltningsavsikter	39
3.2 Gestaltningsavsikter	9	5.3.1 Nuläge	22		
3.3 Placering av stationsentré	9	5.3.2 Stadsdelen i framtiden	22		
3.3.1 Placering i befintlig bottenvåning	9	5.3.3 Stationen i stadsbilden.....	24		
3.3.2 Entré som varsam komplettering	9	5.3.4 Stationsmiljön i Årstaberget	24		
3.3.3 Placering i nytt kvarter	9				
3.3.4 Entré som fristående byggnad.....	9				

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Under Sverigeförhandlingen 2017 beslutades att en ny tunnelbana ska byggas mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Under åren 2020–2022 pågick ett omfattande utredningsarbete av möjliga sträckningar och stationer. Nu fördjupas arbetet från lokaliseringsutredningen genom arbetet med järnvägsplan och systemhandling.

I december 2021 beslutade Region Stockholm att den nya Gula linjen får de sex stationerna Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberget, Årstafältet, Östberga och Älvsjö. 2023 beslutades att stationen i Östberga ska benämnas Östberga höjden.

Vid befintlig station Fridhemsplan byggs en ny plattform under Blå linje. Vid befintlig station Liljeholmen byggs en ny plattform under Röd linje. Från Årstaberget och söderut byggs fyra nya stationer. När linjen tas i drift ska trafik kunna gå i minst femminuterstrafik i vardera riktningen. Den nya linjen binder ihop centrala och södra Stockholm och ger nya resmöjligheter med smidiga bytespunkter till annan kollektivtrafik samtidigt som T-Centralen och Röd linje avlastas.

1.2 Gestaltningens programmetts syfte och innehåll

Gestaltningens programmet för ny tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö har som syfte att beskriva de sex stationerna, där gestaltningens principer formuleras för de rumsliga kvaliteterna i anläggningens publika miljöer samt för teknikbyggnader längs med linjen.

Upplevelse och trivsel är framgångsfaktorer för att öka resandet med kollektivtrafik i Stockholmsregionen. Tunnelbanan utgör en viktig pusselbit i det serviceutbud som gör staden levande, intressant och välkomnande. Gestaltningens programmet ska beskriva och etablera en gemensam grund för utformningen av de nya stationerna.



1: Tunnelbanenätet med Gul linje Älvsjö - Fridhemsplan.

I centrum för gestaltningen står resenärssupplevelsen med trygghet, tillgänglighet och användbarhet för alla resenärsgupper som övergripande mål. I programmet redovisas gestaltningsavsikter både avseende de publika miljöerna (se [kapitel 4](#)) och avseende platsen där stationen får sin entré (se [kapitel 5](#)). Även avsikterna för typutformning av luftutbytesschakt, brandgasschakt och teknikbyggnad längs med linjen beskrivs (se kapitel 6). Stockholms stad ansvarar för utformningen av allmän plats i anslutning till tunnelbanans entréer i dialog med Region Stockholm.

Inför tunnelbanans utbyggnad hålls samråd och uppsökande dialoger med allmänheten, där olika målgrupper och boende längs med linjen kan uttrycka sina synpunkter och önskemål.

1.3 Projekt mål

Projekt målen beskriver övergripande vad som ska uppnås när kollektivtrafiken i Stockholm byggs ut. Följande tio projekt mål gäller för den nya linjen:

1. Attraktiva och funktionella stationer
2. Ökad jämlikhet mellan områden och människor
3. Resurseffektiv utbyggnad och begränsad klimatpåverkan
4. Bidra till attraktivitet och trygghet i stadsrummet
5. Begränsad omgivningspåverkan
6. God tillgänglighet mellan stationer och målpunkter
7. Förbättrad tillgänglighet
8. Öka resandet i kollektivtrafiksystemet
9. Öka kapaciteten i kollektivtrafiksystemet
10. Avlasta sträckor och noder i kollektivtrafiksystemet.

1.4 Historia, nutid och framtid

Stockholms tunnelbana med sina 100 stationer har vuxit fram från 1950-talet till 1990-talet. Varje tid har präglat stationerna med sin estetik och byggnadsteknik.

1.4.1 Tunnelbanan 1950 -1990

1950-talets underjordsstationer är grunda och byggda från ytan med låga rumshöjder och kakelklädda väggar. Den konst som finns har oftast adderats i efterhand. På 1960-talet kom bergrumsstationerna som låg djupare. Rumshöjderna ökade och väggar och tak var fortfarande beklädda, men nu ofta med keramiska plattor eller glaserat tegel. Konsten utfördes integrerat i rumsutformningen. 1970-talets stora utbyggnader mot Mörby och Akalla innebar ännu djupare bergstationer och ett nytt koncept togs fram, grottstationerna, där bergets ursprängda form var synlig och tätning skedde med sprutbetong. Ett nytt enhetligt system av möblering och utrustning utfört med stålprofiler, sträckmetallkassetter och trä infördes. Den konstnärliga utformningen är helt integrerad i stationsarkitekturen och har ofta ett starkt uttryck.

1980- och 90-talens stationer på Hjulstagrenen samt i Bagarmossen och Skarpnäck följer samma principer som 1970-talsstationerna men är i de flesta fall utformade som envalvsrum utan bergmittpelare. 1985 öppnades fem nya stationer på Blå linje, vilket fram till nu är den senaste större utbyggnaden av tunnelbananätet. Alla är grottstationer och fyra är så kallade trumpetstationer med endast en entré och en avsmalnande form. Hela stationsutrymmet blir ett överskådligt trumpetformat rum som ger ett öppnare och ljusare intryck än de tidiga grottstationerna. Konstnärerna var även på 1980-talet inkopplade i god tid och arbetade i nära samspel med arkitekter och tekniker för att skapa helhetsmiljöer.



2: Biljetthall 2020-talet



3: Rulltrappsschakt 2020-talet

1.4.2 2020-talets tunnelbana

Under 2020-talet byggs tunnelbanan ut mot Barkarby och Arenastaden respektive Nacka och Söderort. De nya stationerna har ett formspråk som skiljer sig från tidigare generationer. Utformningen utgår från konceptet att plattformsrumsrummet är ett inre rum som omsluts av tunnelns yttre rum. Varje station präglas av en individuell konstnärlig utformning som integreras i arkitekturen. Bilderna nedan illustrerar 2020-talets utformningsprinciper för biljetthall, rulltrappsschakt, mellanplan och plattformsrumsrum.

1.4.3 2030-talets tunnelbana

Gul linje mellan Fridhemsplan och Älvsjö skiljer sig från 2020-talets utbyggnader till Nacka, Söderort, Barkarby och Arenastaden. Stationerna kännetecknas av en kompakt, yteffektiv anläggning med korta plattformar samt högkapacitetshissar mellan marken och mellanplanet, där plattformsförbindelsen består av trapphallar och hissar. Automatisering och effektivare transporter med självkörande tåg ger utformningens förutsättningar.

1.4.4 Intentioner för framtiden

Det projekt som skapas nu och lämnas över till framtidens stockholmare ska ha samma kvalitet som tidigare generationers tunnelbana. Stationernas arkitektur ska hålla över lång tid med en flexibilitet för framtida förändringar. I de utformningsprinciper som utvecklas för den nya linjen, är intentionen att resenären ska känna igen anläggningens disposition oavsett var på linjen hen befinner sig. Utformningen av hisshallar för högkapacitetshissar och hissarnas inredning liksom mellanplan och trapphallar är särskilt viktiga för upplevelsen av god tillgänglighet, användbarhet och trygghet under marken hos alla resenärsgupper.



4: Mellanplan 2020-talet



5: Plattformsrumsrum 2020-talet

1.5 Världens längsta konstutställning

Tunnelbanan i Stockholm beskrivs som "världens längsta konstutställning" - en tradition som ska föras vidare i stationerna på den nya linjen. Avsikten är att konsten ska vara unik på varje station och integreras i den gestaltade helheten.

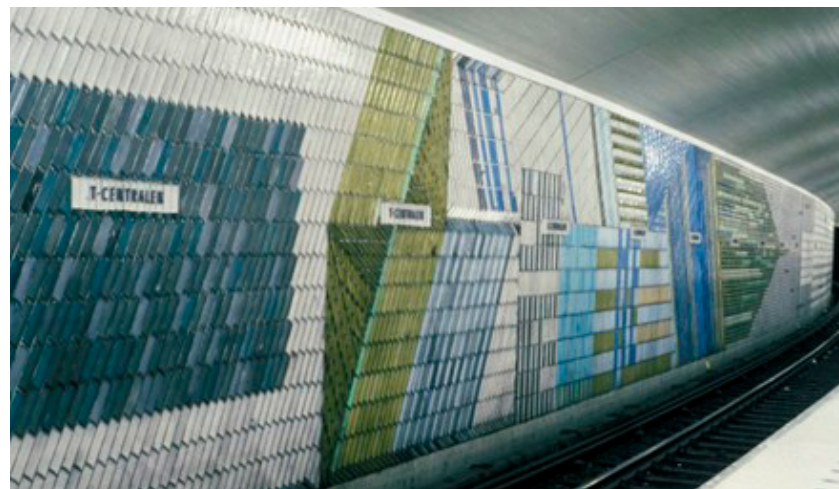
Mötet mellan konst och arkitektur är en upplevelse som bidrar till att göra resan attraktiv, intressant och stimulerande. Genom att vara unik på varje station, bidrar konsten till platsens identitet och underlättar resenärens orientering. Konstnärliga inslag integreras i den gestaltade helheten.

1.6 Resenären i fokus

Gestaltningens utgångspunkt är att se stationsanläggningen genom resenärens ögon. På samma sätt som stadens offentliga rum behöver kollektivtrafikens publika miljöer formas med människan i fokus, universell design och generella principer som står sig över tiden.

Resenärsbehoven kan inte sammanfattas i en entydig bild. Unga och gamla, arbetspendlare och turister, män och kvinnor, dags- och nattresenärer är exempel på olika grupper eller samma resenärer i olika roller beroende på när resan görs och i vilket syfte. Alla har olika önskemål som stationsmiljön ska svara upp mot.

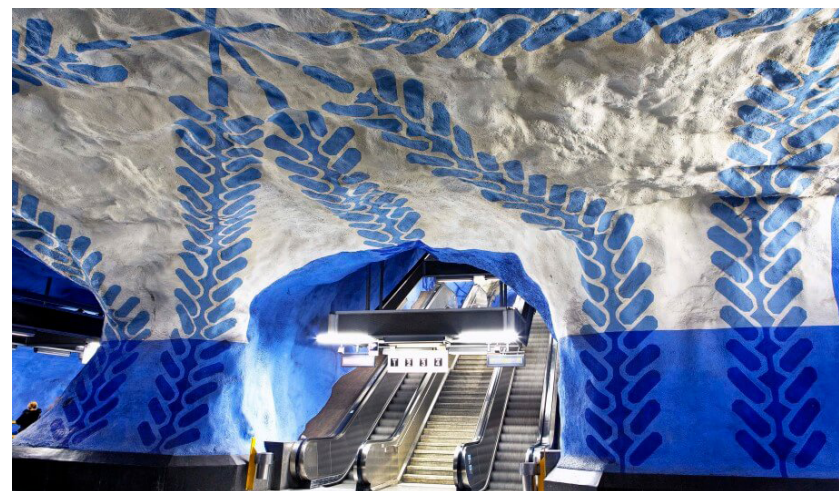
Kollektivtrafikens publika miljöer tillhör stadens offentliga rum och behöver formas med tidstäl, universell design. Grundläggande krav som tillgänglighet, trygghet, trivsel, överblickbarhet och effektivitet hanteras och vägs samman i stationsutformningen. Gestaltningens utgångspunkt är att se stationsanläggningen genom resenärens ögon, där tekniska, arkitektoniska och konstnärliga lösningar samverkar för att stödja en god resenärsupplevelse.



6: 1950-tal: T-centralen, Grön linje



7: 1960-tal: Östermalmstorg, Röd linje



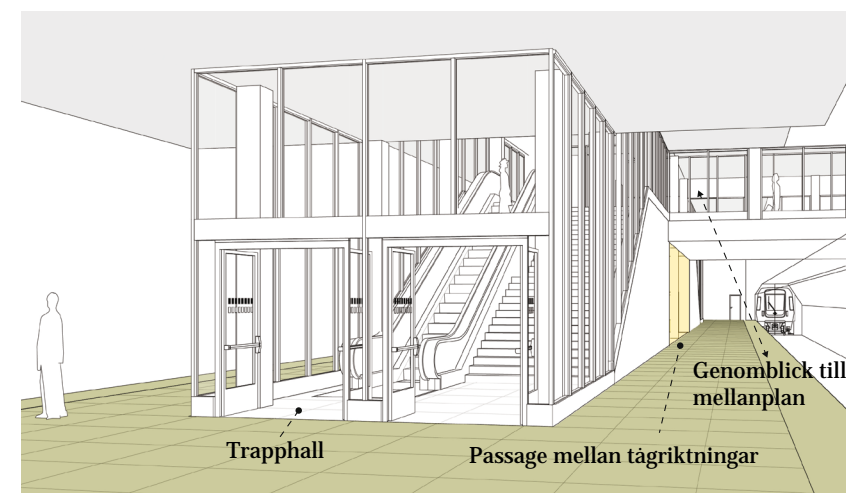
8: 1970-tal: T-centralen, Blå linje



9: 1990-tal: Bagarmossen, Grön linje



10: 2020-tal: Nacka, Blå linje



11: 2030-tal: Älvsjö, Gul linje

2. Den nya linjen

Den nya linjen kommer att ha sex stationer, där Fridhemsplan och Liljeholmen byggs ut med nya plattformar medan övriga stationer byggs helt nya. Stadsdelarna i Söderort kopplas starkare till varandra och innerstaden, då både urbana och gröna strukturer utvecklas. I och med den service som tunnelbanan utgör och möjliggör, förväntas ett större utbyte mellan områden som idag ligger åtskilda. Med många nya offentliga rum stärks även sociala värden som jämlikhet, trygghet och tillgänglighet.

2.1 Station Fridhemsplan

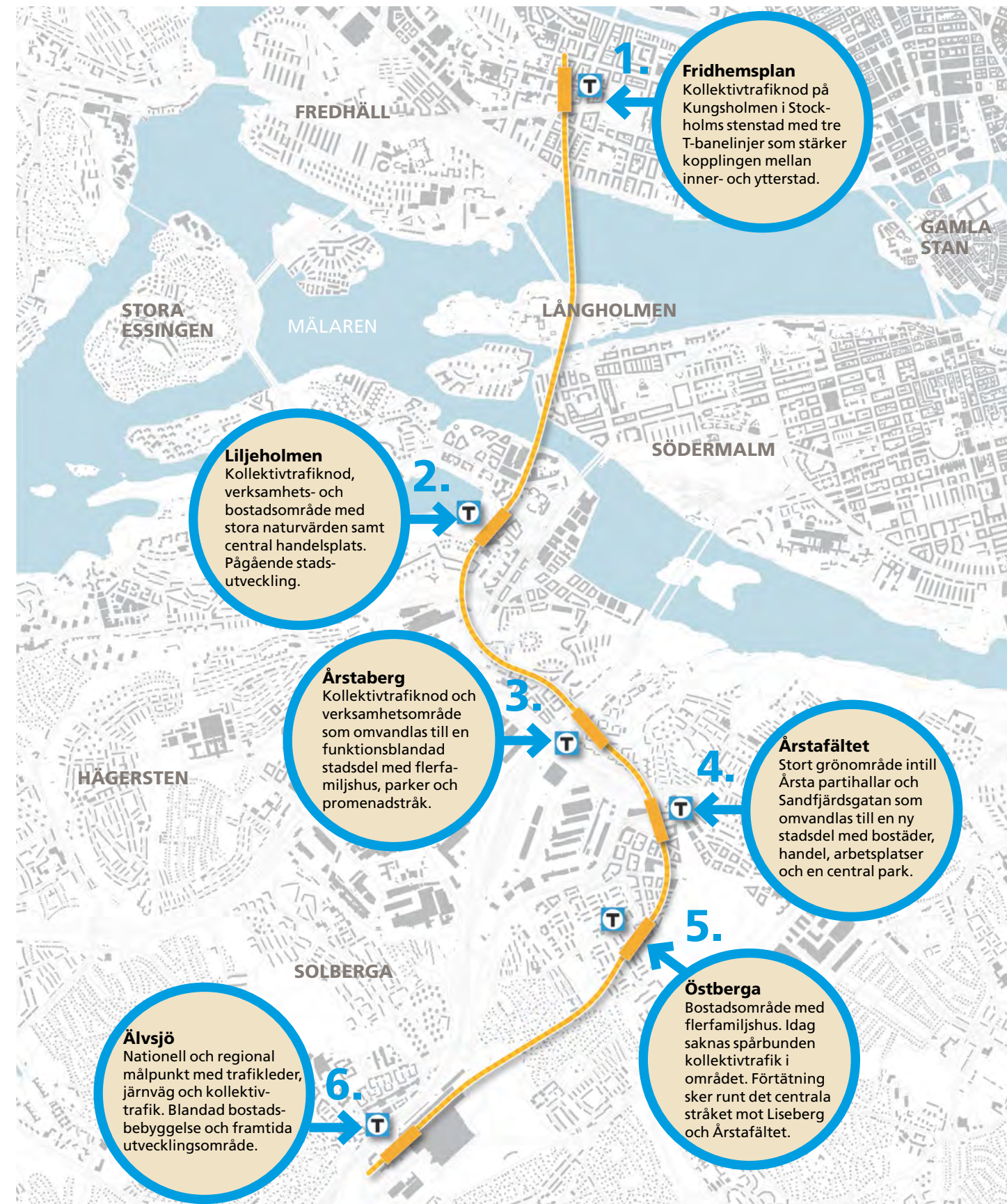
Fridhemsplan är en port till och från Stockholms innerstad med en kollektivtrafiknod som idag trafikeras av tunnelbanans Blå linje och Grön linje samt flera busslinjer. En ny plattform för den nya linjen kommer att byggas under befintlig Blå linje.

2.2 Station Liljeholmen

Liljeholmen är redan idag en kollektivtrafiknod som trafikeras av flera busslinjer, tunnelbanans Röda linje samt Tvärbanan, och som stärks ytterligare med den nya linjen. En ny plattform för den nya linjen kommer att byggas under befintlig Röd linje.

2.3 Station Årstaberget

Årstaberget trafikeras i dag av Tvärbanan och pendeltåget samt flera busslinjer. Tunnelbanans plattform byggs under kvarteret Marman, med entré och biljetthall i bottenvåningen av kvarteret. Platsen utvecklas till en starkare kollektivtrafiknod.



2.4 Station Årstafältet

Årstafältet trafikeras idag av Tvärbanan och bussar. Den nya tunnelbanestationen blir en länk till övriga trafikslag och en motor för stadsutveckling. Stationsentrén integreras i ett nytt bostadskvarter.

2.5 Station Östbergahöjden

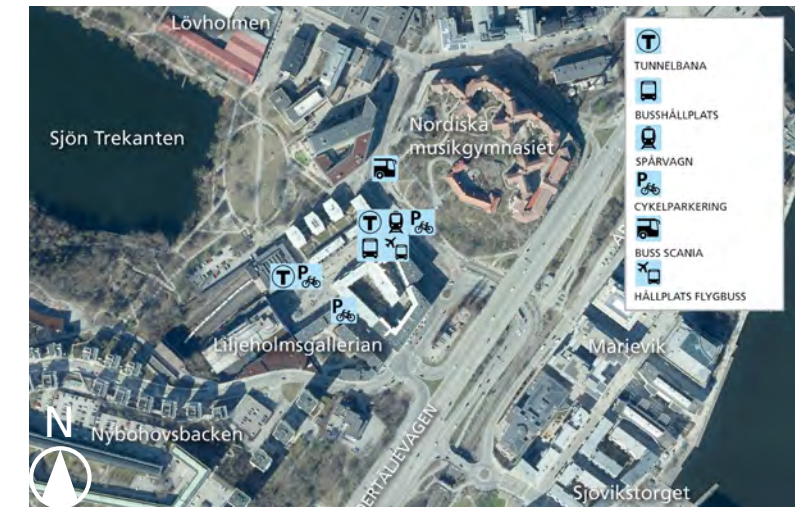
Station Östbergahöjden nära Östberga torg blir en bytespunkt mellan tunnelbanan och bussarna längs med Östbergabackarna. Stationsentrén integreras i ett nytt bostadskvarter. Kvarteret är en del av det utbyggda centrumstråket som kopplas till den nya stadsdelen Årstafältet.

2.6 Station Älvsjö

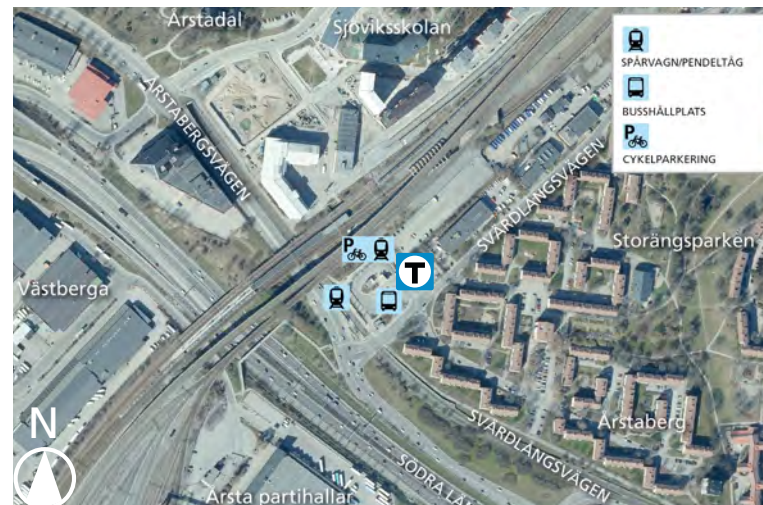
Station Älvsjö blir en viktig bytespunkt där resenären i framtiden kan byta mellan tunnelbana, pendeltåg, spårväg och bussar. Stationsentrén ingår i en ny grön platsbildning som fogas till parkmiljön runt Älvsjö gård. Området utvecklas med fler bostäder och arbetsplatser.



12: Station Fridhemsplan



13: Station Liljeholmen



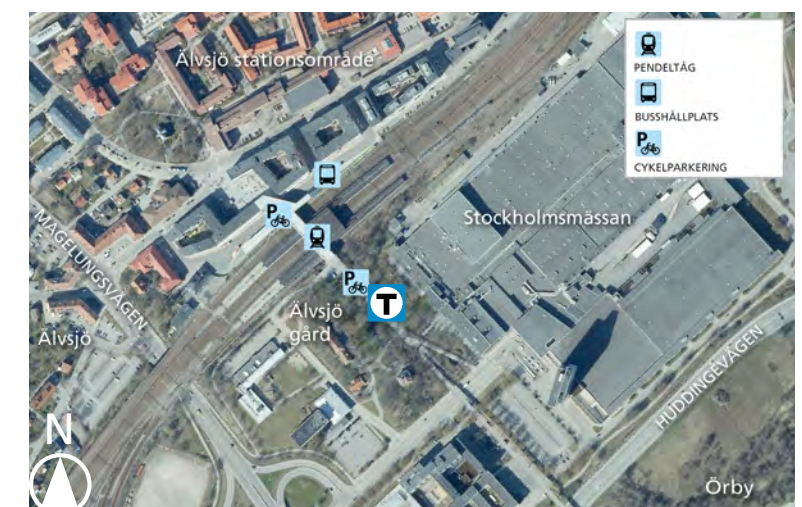
14: Station Årstabergr



15: Station Årstafältet



16: Station Östbergahöjden



17: Station Älvsjö

3. Gestaltungsprinciper

Stationens gestaltning utgår från en grundläggande utformningsprincip med högkapacitetshissar från markplan till mellanplan samt två trapphallar och hissar som utgör plattformsförbindelse. Stationsentréer placeras enligt platsens förutsättningar.

3.1 Grundförutsättningar

En gemensam utformningsprincip för samtliga stationer utom Fridhemsplan har utvecklats. Dimensionerna är anpassade till tågens längd samt utrymningskrav i anläggningens olika nivåer. Typstationen har entré och biljetthall med flera, rymliga högkapacitetshissar som trafikerar övre och nedre hisshallen mellan marknivå och mellanplan. Två trapphallar med hiss, uppåtgående rulltrappa samt gångtrappa kopplar mellanplanet till plattformändarna. Strukturen förklaras närmare i kapitel 4.

3.2 Gestaltungsavsikter

Gestaltningens fem värdeord är följande:

- Attraktiv
- Hållbar
- Tillgänglig
- Tidstäl
- Trygg

I gestaltungsavsikterna ryms faktorer som skala, material, konst och information. Med *attraktiv* avses positiva upplevelser i välgestaltade miljöer som lockar människor till kollektivt resande. *Hållbar* avser resurseffektivitet och miljövänlighet i projektering och byggande, där tunnelbanan är symbol för fossilfritt resande. *Tillgängligt* är ett värdeord som inbegriper orienterbarhet och användbarhet för alla resenärsgupper. Begreppet *tidstäl* syftar på en robust utformning, både avseende materialens beständighet och tidlösheten i konst och design. *Trygg* sammanfattar den känsla som eftersträvas hos resenären oavsett vilken tid på dygnet som resan görs, och som uppnås med god samverkan av konst, arkitektur, ljussättning, akustik, informationsskyltar och säkerhetssystem.

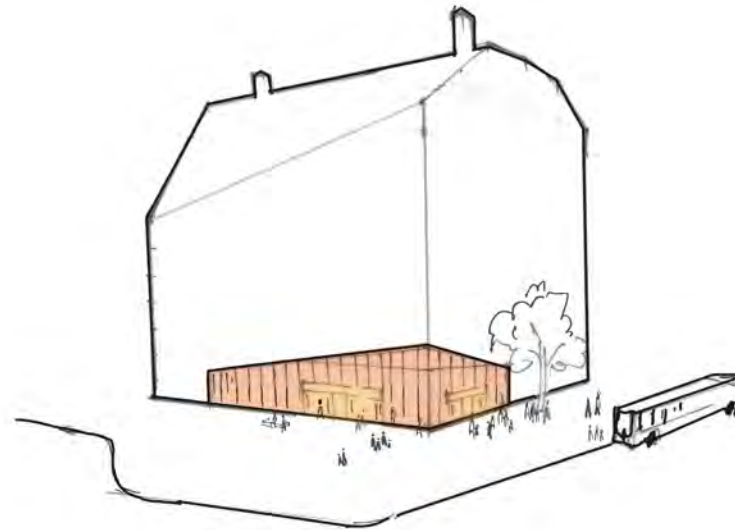
3.3 Placering av stationsentré

3.3.1 Placering i befintlig bottenvåning

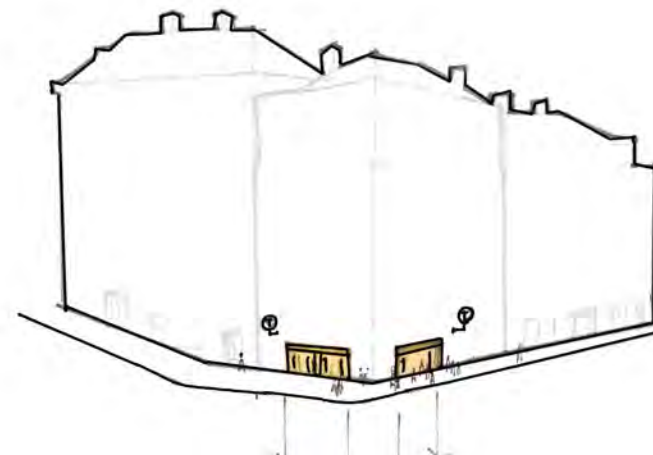
En stationsentré i befintlig bottenvåning innebär att nya öppningar tas upp samt att befintliga biljetthallar nyttjas och byggs till. Tunnelbanan ligger vägg i vägg med andra verksamheter, vilket är fallet i Fridhemsplan och Liljeholmen.

3.3.2 Entré som varsam komplettering

Byggnaden kompletteras varsamt med en stationsentré utan att betydande arkitektoniska värden störs. Även denna lösning kan vara aktuell för Fridhemsplan och Liljeholmen.



18: Stationsentré i befintlig bottenvåning.



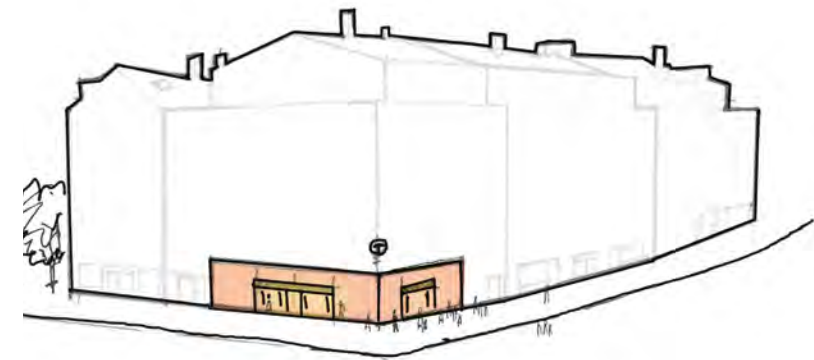
20: Stationsentré som varsam komplettering.

3.3.3 Placering i nytt kvarter

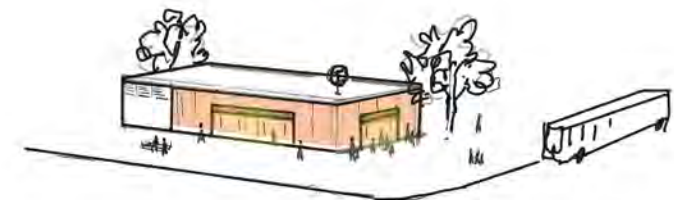
En stationsentré i nytt kvarter tar plats i stadsbilden på ett friare sätt än 3.3.1 och 3.3.2. Årstaberget, Årstafältet och Östberghöjden får sådana lösningar.

3.3.4 Entré som fristående byggnad

En stationsentré i en fristående byggnad ger tunnelbanan ännu större möjligheter att annonsera sig i stadsbilden. Älvsjö får en sådan lösning.



19: Stationsentré i nytt kvarter.



21: Stationsentré i fristående byggnad.

4. Stationsanläggningen

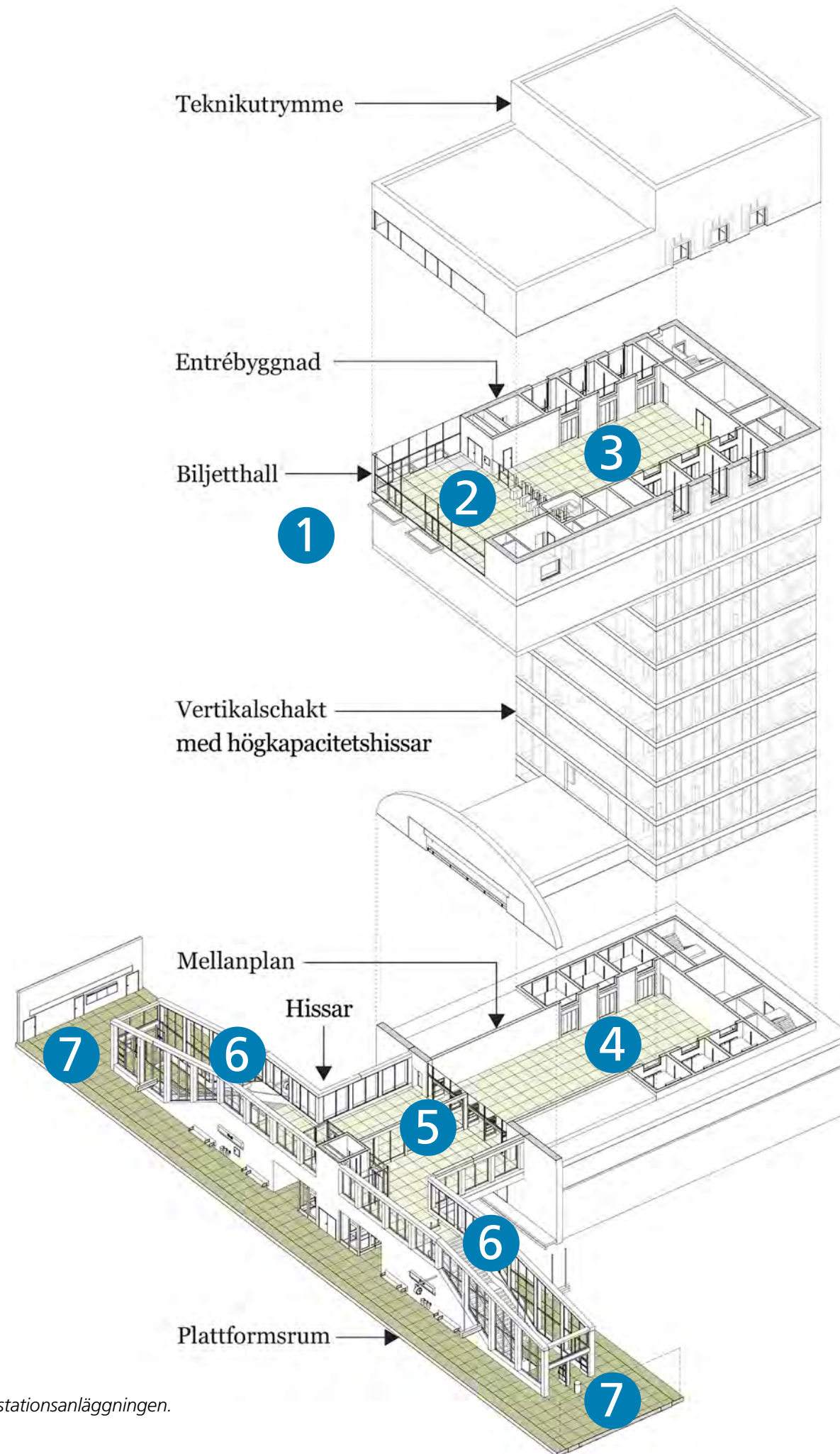
Stationsanläggningens publika utrymmen består av följande delar:

1. Entré
2. Biljetthall
3. Övre hisshall
4. Nedre hisshall
5. Mellanplan
6. Trapphallar
7. Plattformsrum

Från entrén i marknivå når resenären biljetthallen och den övre hisshallen. Resan mellan den övre och nedre hisshallen sker med rymliga högkapacitetshissar. På mellanplanet förbinds den nedre hisshallen med plattformsrummet via fasta trappor, uppåtgående rulltrappor samt hissar för personer med barnvagn, rollator och i rullstol.

Stationsanläggningen utgår från en utformningsprincip med en 75 meter lång plattform, där utrymmet under mellanplanet fungerar som passage mellan tågriktningar. Stationerna dimensioneras efter ett prognostiserat antal resande år 2060 och efter den maximala tid som en utrymning får ta.

Den primärt styrande faktorn för utformning av de publika delarna av stationerna är dels att inrymma avsedd plattformslängd, dels att uppnå den plattformsbredd som krävs för att säkerställa flödes- och väntytor för resenärerna. Utrymmesbehovet för hissar och trapphallar mellan plattformen och det centrala mellanplanet är också styrande i utformningen. Avsikten är att placering av sittbänkar, skyltning och annan hänvisning ska vara likadan på alla stationer för rationalitet och igenkänning hos resenären.



22: Ett tredimensionellt diagram av stationsanläggningen.

4.1 Entrébyggnad

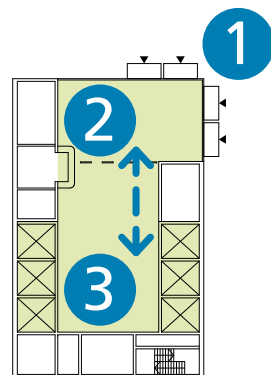
Entrén till tunnelbanan annonserar sig tydligt i gaturummet med glaspartier, skärmtak och skylt med stationsnamn. Förutom namnet är en konsol med ett stort blått T mot vit bakgrund infäst i husväggen ovanför entrédörrarna - tunnelbanans klassiska emblem. Stationens entrébyggnad kommer att möta staden på olika sätt beroende på sammanhanget. Entrébyggnadens primära rumsfunktion är att inrymma stationens biljetthall och entré mot gatan, utformade i logisk och överblickbar följd. Framför entrén finns en fri yta för att resenärsströmmarna inte ska hindras eller komma i konflikt med annan trafik. Entrérummets inre karaktär exponeras mot utsidan med ljus och genomsiktighet, särskilt kvällstid.

4.2 Biljetthall

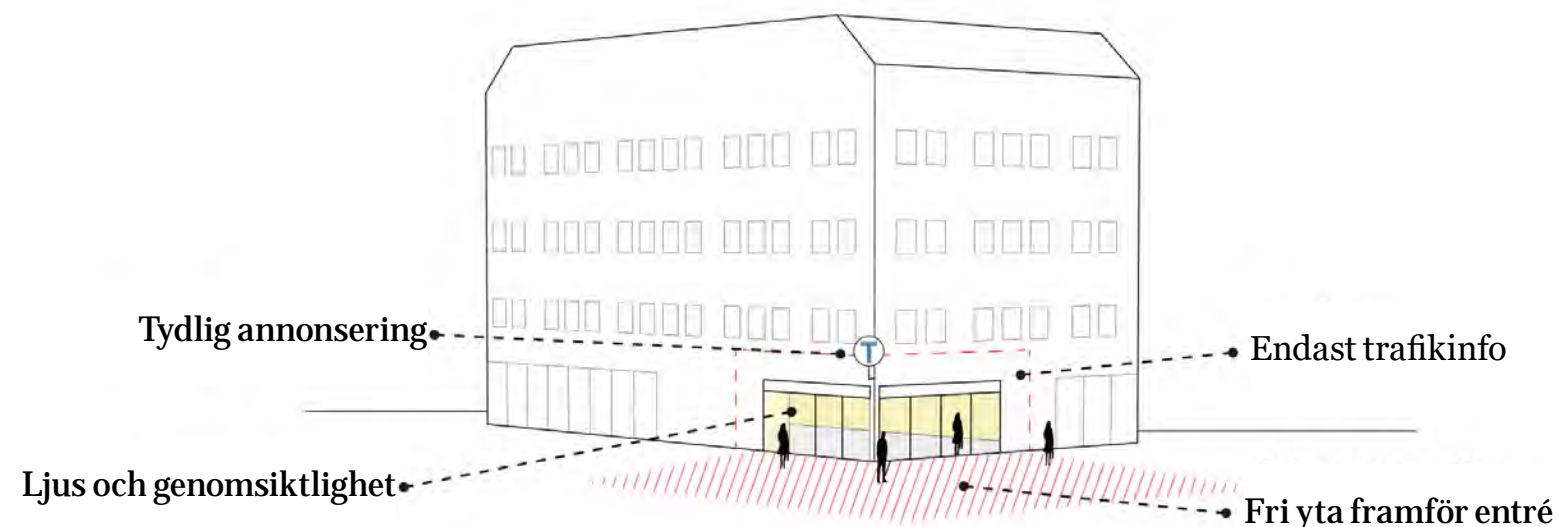
Genom skjutglaspartierna i entrén nås biljetthallen med spärrlinje och spärrkiosk. Överblick och naturlig orientering är ett viktigt tema för utformningen. Resenären har goda siktlinjer inifrån och ut mot entrén över spärrlinjen. En viktig kvalitet är att även utifrån kunna se in direkt mot hisshallen och likaså, att kunna se ut genom entrédörrarna när resenären kliver ur hissen.

4.3 Övre hisshall

Sambandet mellan den övre hisshallen och biljetthallen är öppet med obrutna siktlinjer mot entrén. Rymliga högkapacitetshissar går mellan gatuplanet och mellanplanet. Resan tar cirka 30 sekunder för en 50 meter djup station. Hissarna utformas med glasdörrar för att resenärer ska kunna orientera sig snabbt samt för att resenärerna i entrébyggnaden respektive mellanplanet ska kunna se vem som kommer med hissen.



23: Plandiagram av entré (1), biljetthall (2) och övre hisshall (3).



24: Entrén annonserar sig tydligt i gaturummet.



25: Överblick från den övre hisshallen (3) över biljetthallens spärrlinje (2) mot entrén (1).

4.4 Nedre hisshall

Från den nedre hisshallen är gångriktningen rakt fram på mellanplanet mot hissar och trappor till plattformen. Den nedre hisshallen utformas för att ge resenären en luftig upplevelse även under jord. Integrerad konst, ljusa och tidlösa material samt tydliga zoner och information hjälper resenären att hitta ledig hiss på ett enkelt sätt.

4.5 Mellanplan

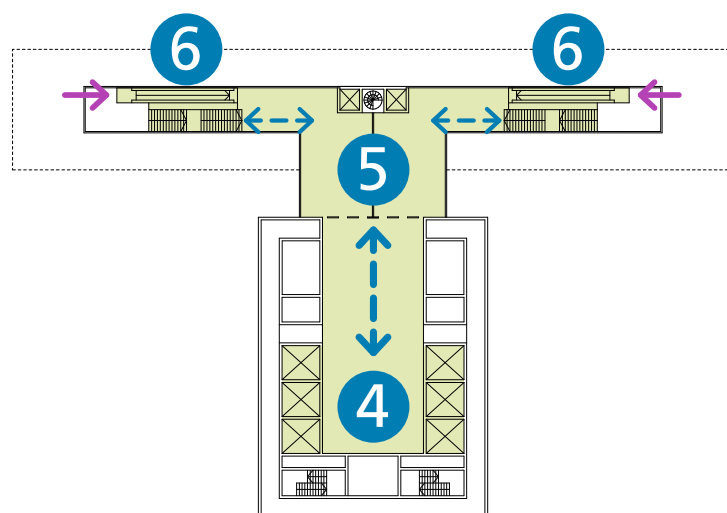
Från mellanplanet nås plattformen via två trapphallar samt två centralt placerade hissar med gott om plats för resenärer med rullstol, rollator eller barnvagn. Mellanplanet utformas med ljusa och tidlösa material, integrerad konst och ljusdesign.

4.6 Trapphallar

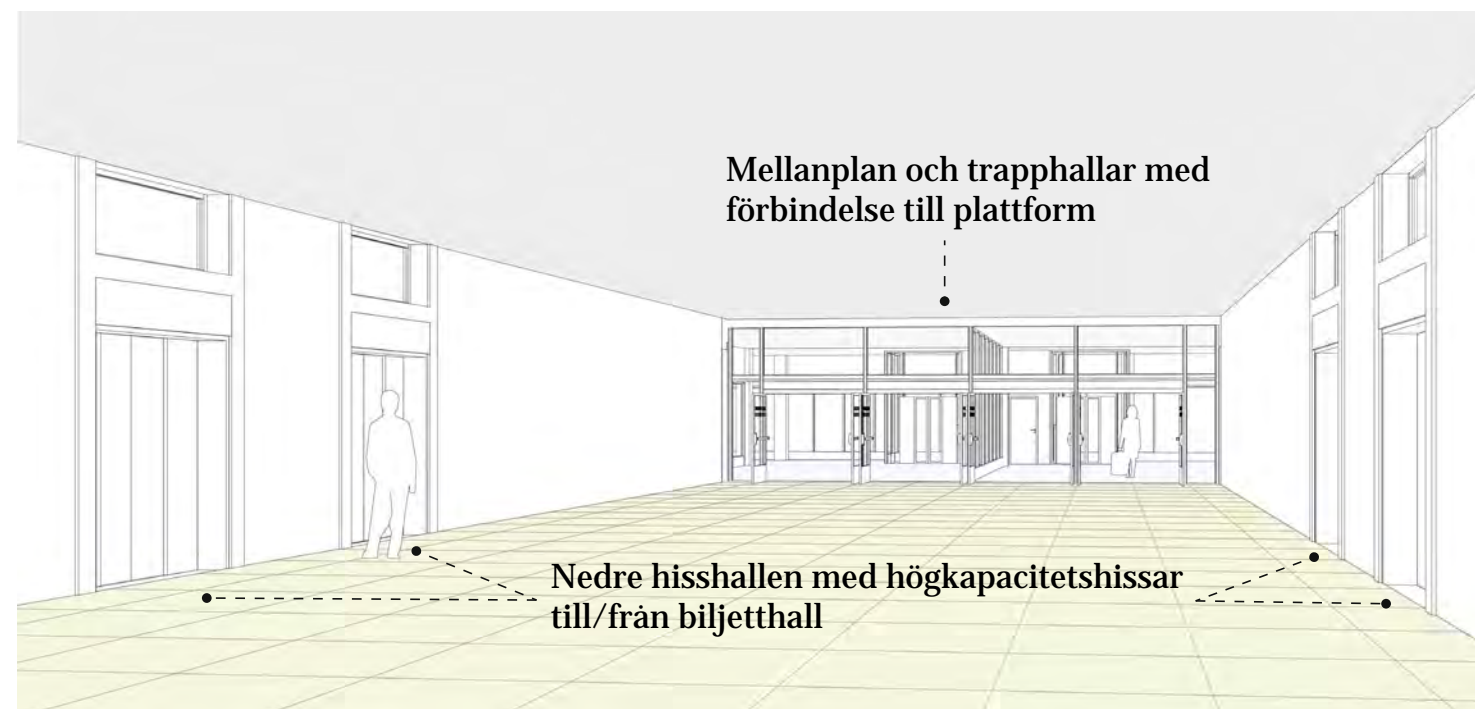
Trapphallarna är placerade vid respektive plattformsände och utgör den vertikala kommunikationen till mellanplanet med en fast gångtrappa och rulltrappa i vardera hall.

Rulltrappans riktning är uppåt från plattform till mellanplan. Utrymmet avgränsas med brandtekniskt klassade glaspartier.

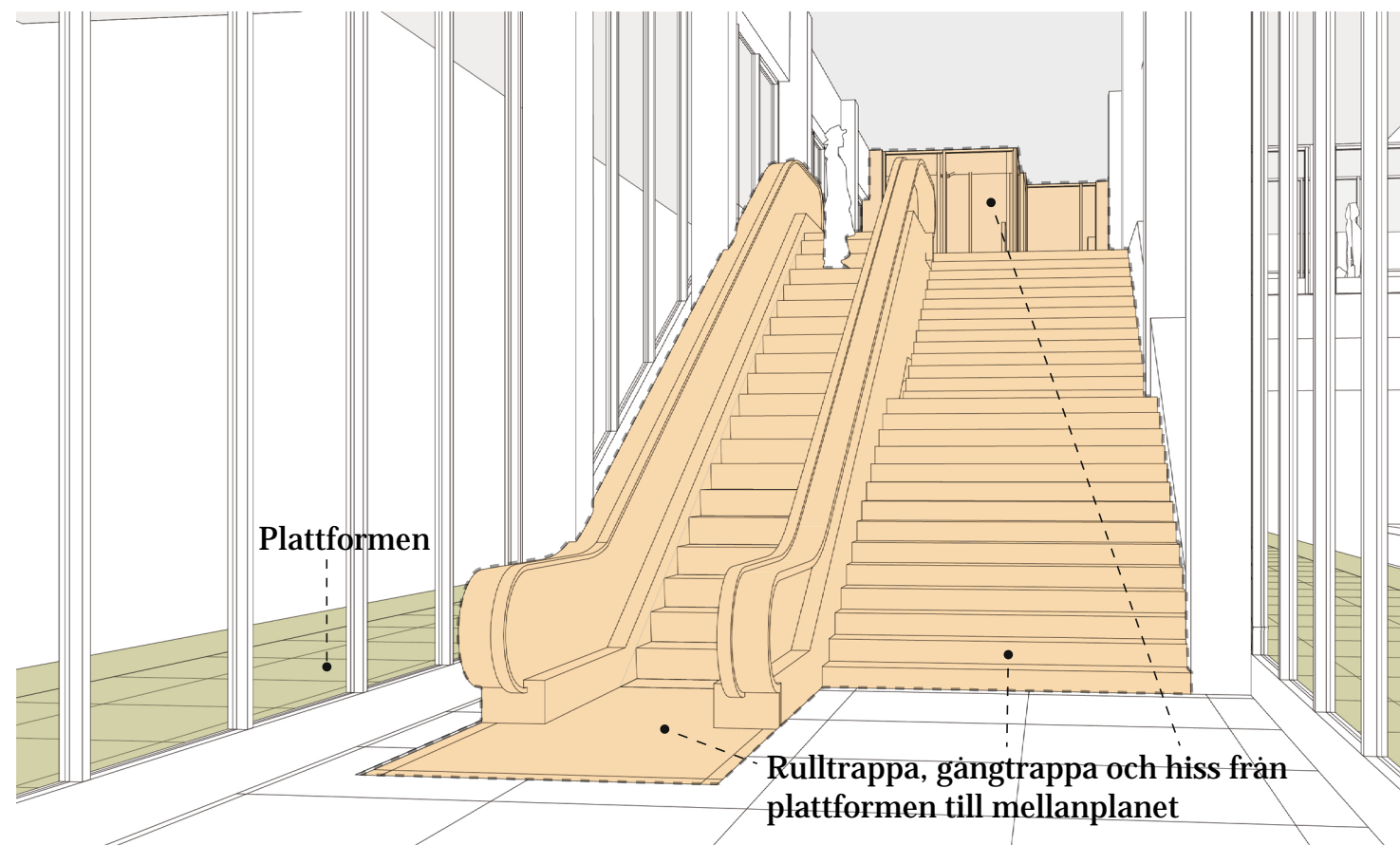
Trapphallarna är transparenta och synliga från alla olika håll som resenären orienterar och rör sig.



26: Plandiagram av nedre hisshallen (4), mellanplanet (5) och trapphallar (6).



27: Nedre hisshallen (4) och mellanplanet (5) med brandglaspartier.



28: En av de två uppgångarna (6) till mellanplanet (5) med rulltrappa, trappa och hiss.

4.7 Plattformsrum

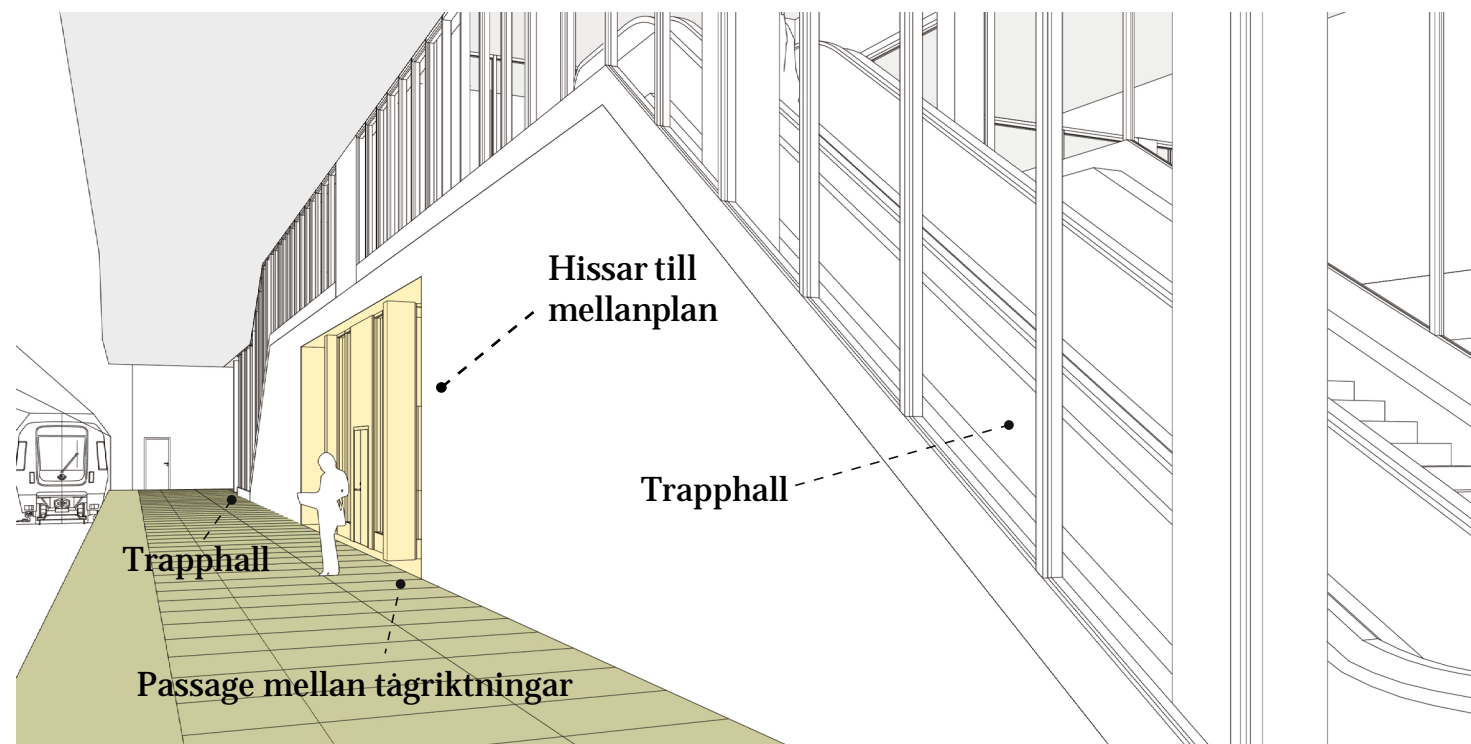
Plattformen är anpassad till korta tåg som går i femminuterstrafik i båda riktningarna. Ventilationskanaler, högtalare för utrop, kameror och belysning placeras dolda ovanför ett akustikundertak.

Den publika miljön på plattformen består av plattformsgolv, väggar och sittmöbler, två trapphallar och en passage dem emellan. I passagen mellan trapphallarna finns två hissar med gott om plats för resenärer med rullstol, rollator eller barnvagn.

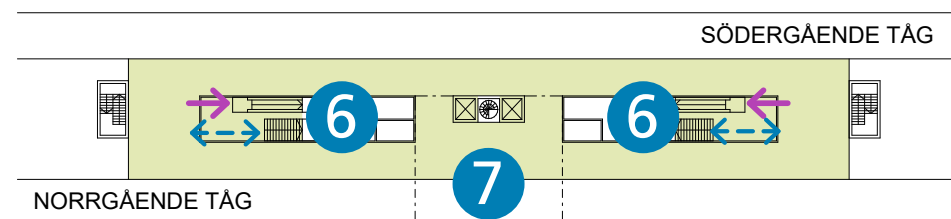
Den korta plattformen och en trapphall i vardera plattformsände gör miljön trygg och överblickbar. Mellan plattformen och mellanplanet finns glasade väggar som möjliggör genomblickar. Även spårtunneln är en del av resenärsupplevelsen på plattformen.

I den gestaltade helheten på plattformen finns möjlighet till konstnärlig utformning av golv, väggar, tak och ljus. Allmänljuset kompletteras med accentljus för att framhäva detaljer.

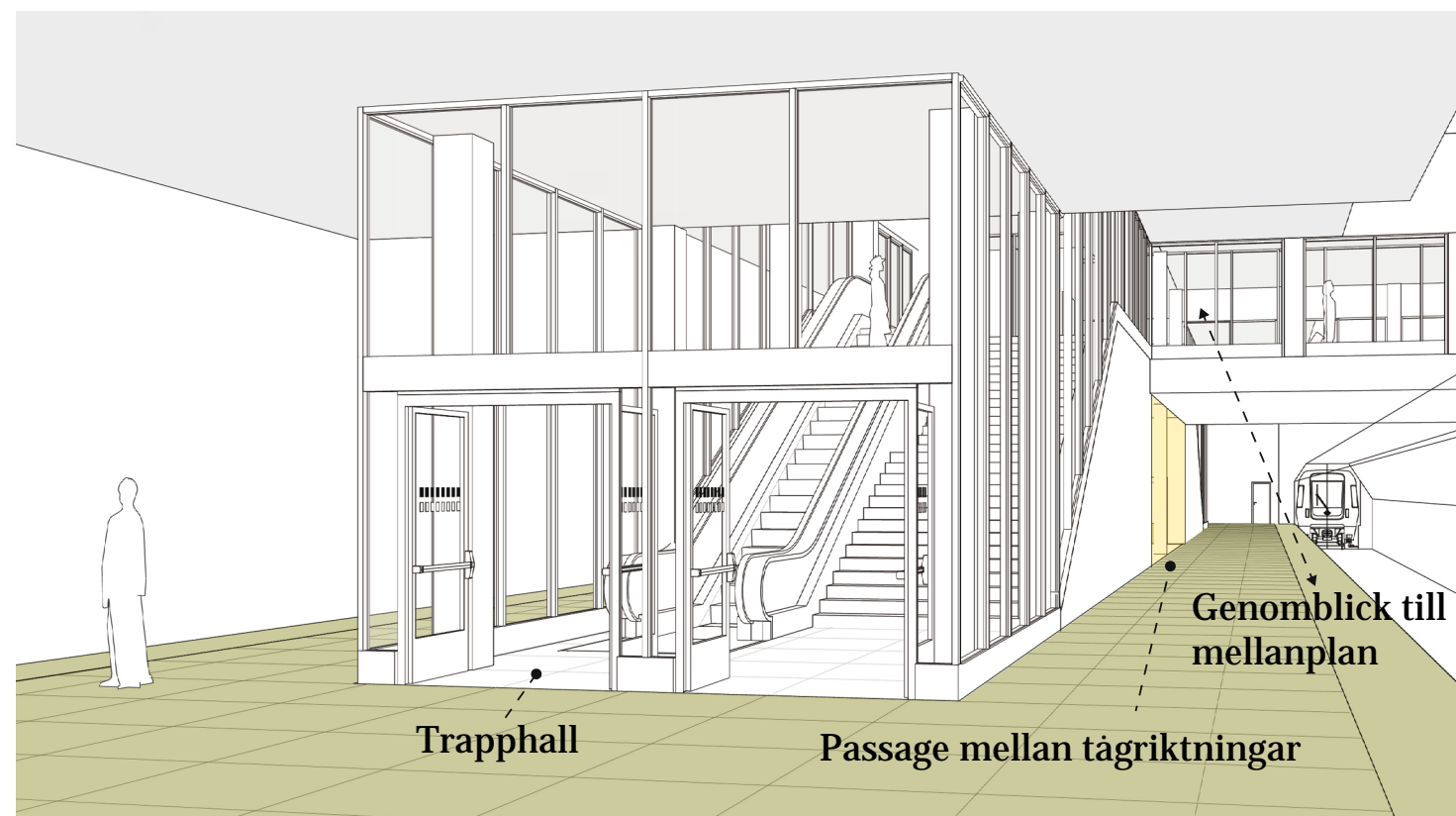
Region Stockholm förbereder för plattformsavskiljande väggar som avskiljer spårområdet från resenärsutrymmet på plattformen.



30: Överblick över plattformsrummet (7) med en uppgång till mellanplanet i vardera plattformsände (6) och en central passage med hissar.



29: Plandiagram av plattformsrummet med två trapphallar och två centrala hissar.



31: Plattformsrummet (7) med genomblicken till mellanplan, åtkomst till trapphallar (6) och passage mellan tågriktningar.

5. Stationen i stadsdelen

5.1 Station Fridhemsplan

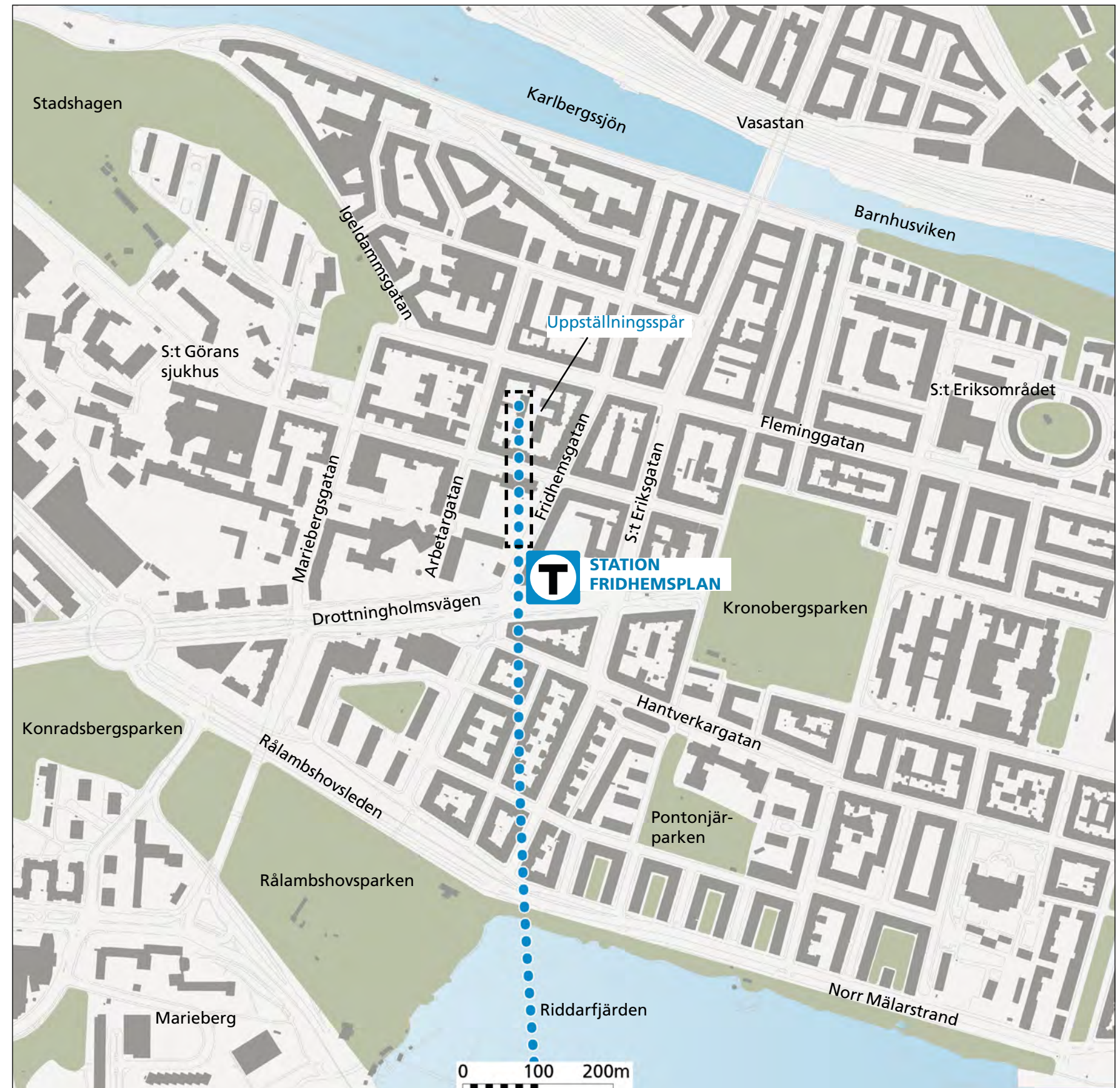
När station Fridhemsplan byggs ut med den nya plattformen, ansluter Gul linje till den befintliga anläggningen via en förbindelsegång under mark. Ökade flöden och fler förbindelser till Söderort kommer på sikt att tillföra stadsbyggnadskvaliteter, där en större integration mellan inner- och ytterstad förväntas.

5.1.1 Nuläge

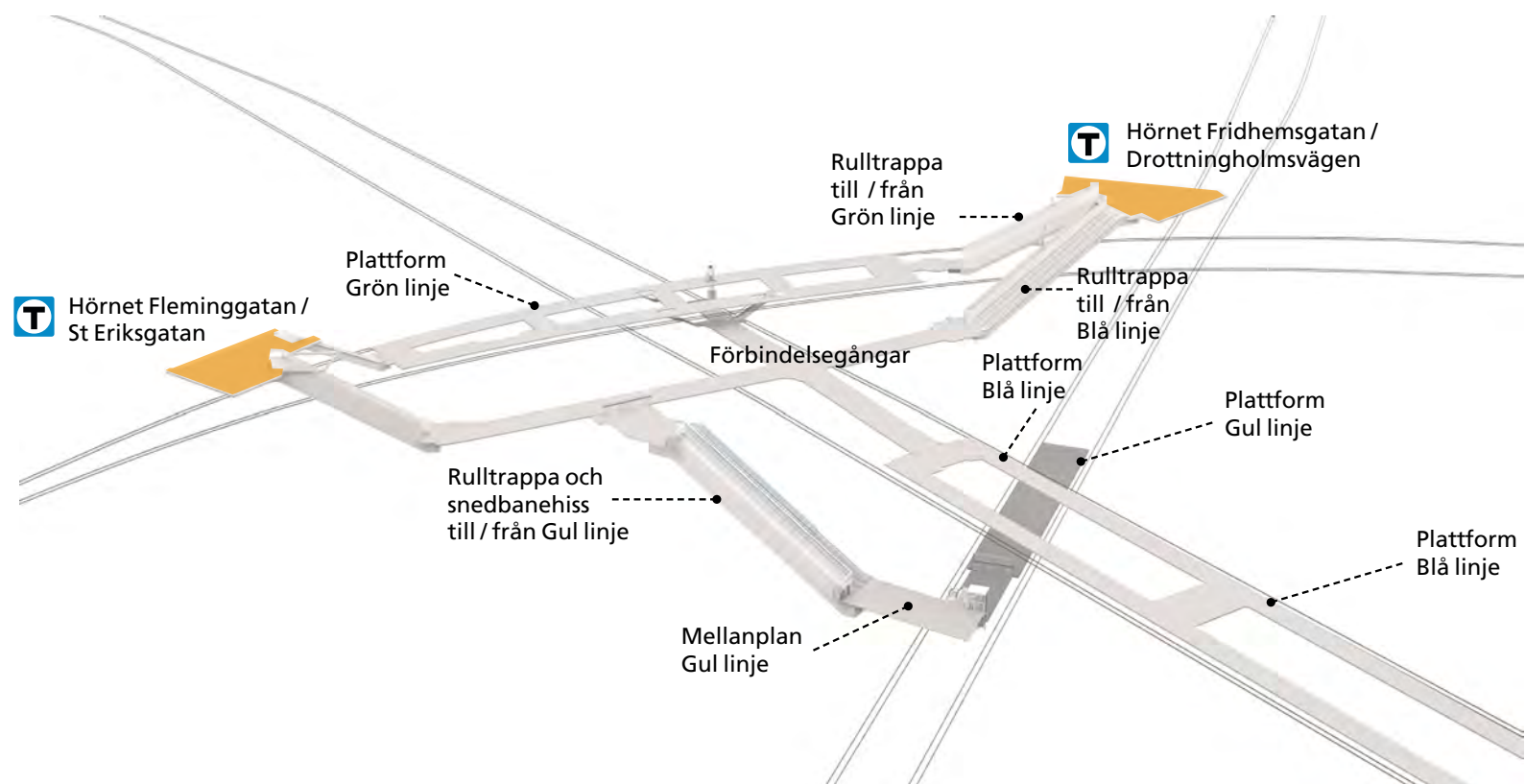
Fridhemsplan på Kungsholmen är idag en etablerad stadsnod i Stockholm med bostadskvarter typiska för stenstadens rutnätsplan från 1880-talet. Det finns flera målpunkter, så som befintliga tunnelbanelinjer, Västermalmsgallerian, Internationella biblioteket, Sankt Görans sjukhusområde samt skolor, butiker och gym. De flesta är koncentrerade till de tunnelbanans entréer vid Drottningholmsvägen, Fridhemsgatan, Mariebergsgatan, S:t Eriksgatan och Fleminggatan. Här korsas Grön och Blå tunnelbanelinje samt flera busslinjer. Runt Fridhemsplan finns även natur- och rekreationsvärden i bland annat Kronobergsparken och Rålambshovsparken. Den idag hårt trafikerade Drottningholmsvägen är en barriär i området.

5.1.2 Stadsdelen i framtiden

Ingen större stadsutveckling planeras runt Fridhemsplan. En större integration mellan inner- och ytterstad kan dock förväntas i och med de nya utvecklingsområden som växer fram längs Gul linje. Tunnelbanan kommer att koppla Kungsholmen till en del av Söderort, där Östberga och Årstafältet tidigare har saknat direkt spårbinden förbindelse med innerstan. Kungsholmen får därmed en ännu starkare roll som knutpunkt för stora upptagningsområden, vilket på sikt förväntas prägla utvecklingen av bostadsområden och verksamheter i stadsdelen.



32: Karta med befintlig station Fridhemsplan. Åtkomst till den nya linjen sker från samma entréer som finns idag.



33: Illustration som beskriver hur Gul linje kopplas till Grön linje och Blå linje.



34: Spärrlinje och spärrkiosk på Fridhemsplan.



35: Entré till Fridhemsplans tunnelbana från hörnet Fridhemsgatan / Drottningholmsvägen.

Station Fridhemsplan

5.1.3 Stationen i stadsbilden

Jämfört med övriga stationer på linjen förändras inte stadsbilden runt Fridhemsplan när de nya plattformarna byggs under befintlig anläggning. Samma entréer används för Grön, Blå och Gul linje.

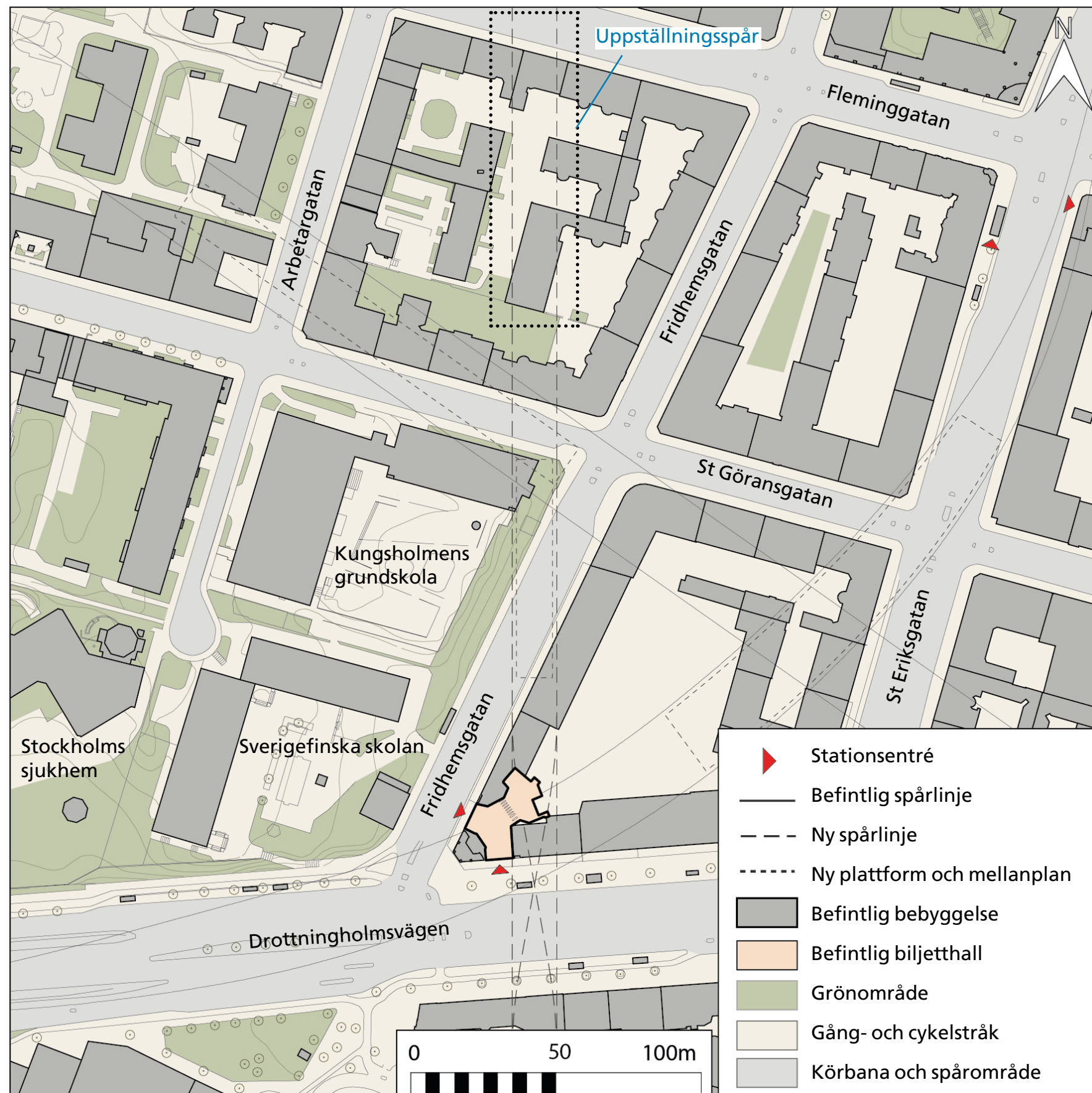
5.1.4 Stationsmiljön på Fridhemsplan

Den stads- och bostadsutveckling som sker längs med linjen stärker Fridhemsplan som målpunkt och port mellan Söderort och Stockholms innerstad.

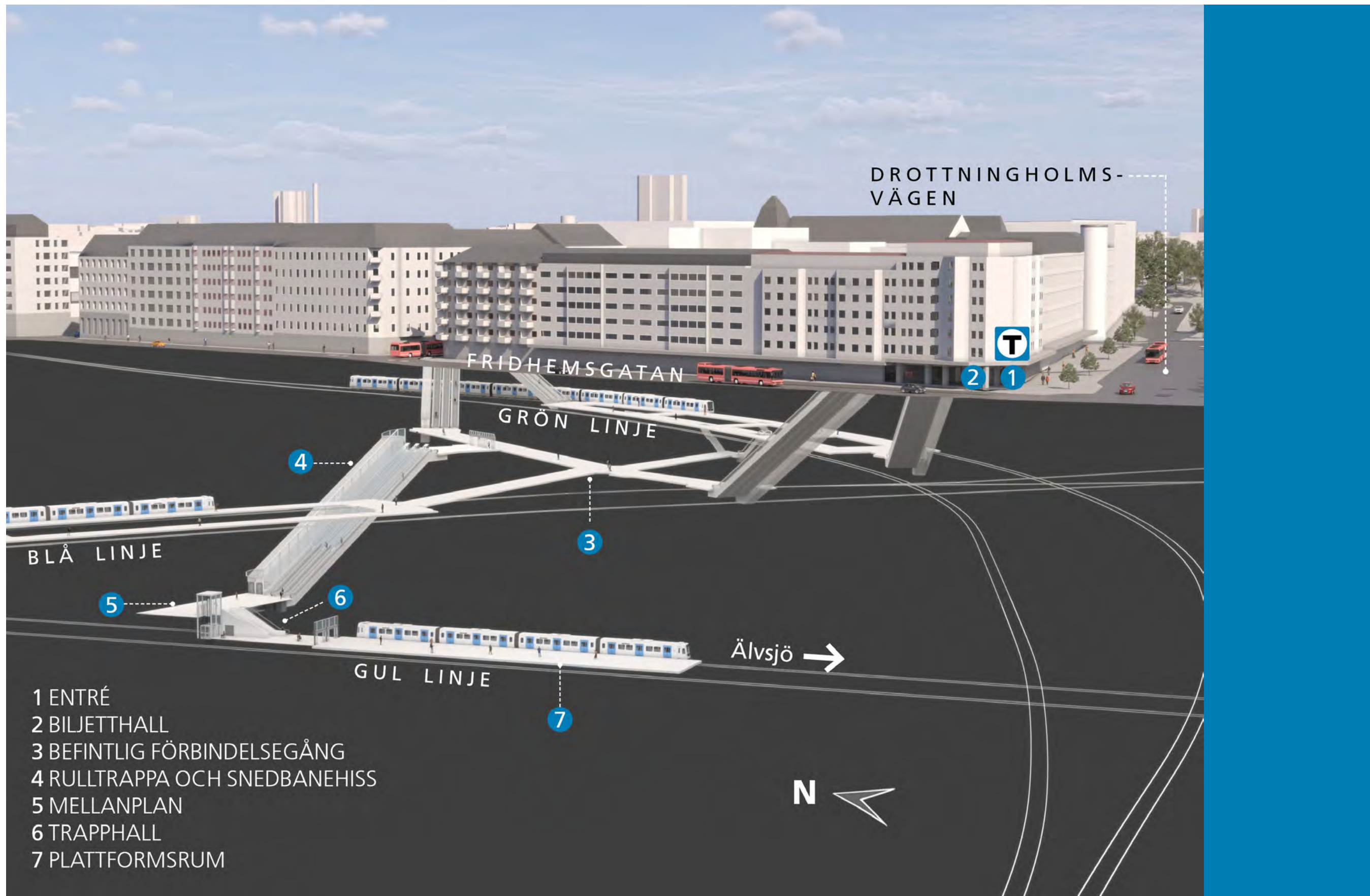
Stationsanläggningen på Fridhemsplan blir på flera sätt unik, då den nya plattformen byggs under den djupt liggande Blå linjen. För att nå Gul linje kommer resenären att kunna använda samma entréer som redan finns vid Drottningholmsvägen, Fridhemsgatan, Mariebergsgatan, S:t Eriksgatan och Fleminggatan. Inne på stationen innebär det att åtkomst till Gul linje sker med rulltrappa och snedbanehiss från den centrala underjordiska förbindelsegången.

Gestaltningssyften för stationen

- Framhäva befintliga entréer
- Öka tillgänglighet och orienterbarhet
- Stärka kopplingar för enkla byten



36: Åtkomst till den nya linjen sker med samma entréer som idag leder till Grön och Blå linje.



37: Illustration av station Fridhemsplan som visar den utbyggda anläggningens utformning och den befintliga byggnaden med tunnelbanans entré i markplan.

5.2 Station Liljeholmen

Söder om Stockholms innerstad utvecklas Liljeholmen till en allt större stadsdel, där även Lövholmen bebyggs med nya bostäder. Den nya linjen kommer att dela entréer med befintlig Röd linje. Befintliga spår i markplan kommer att däckas över, och Liljeholmstorget Galleria byggs ut mot norr med större handelsytor och höga kontorshus.

5.2.1 Nuläge

Liljeholmen söder om Stockholms innerstad består av flera bostadsområden från olika tidsepoker och den centrala inglasade handelsplatsen, Liljeholmstorget Galleria. Handelsplatsen öppnades 2009 och kringgärdas av två höjder, Nybohovsberget och Liljeholmsberget samt sjön Trekanten och den flerfiliga Södertäljevägen. Sjön är en del av ett attraktivt strövområde som förbinder stadsdelen med Gröndal och Vinterviken. Liljeholmen har under 2000-talet utvecklats från industriområde till en livlig, blandad stadsdel. Det är en mötesplats och trafiknod med stor betydelse för Stockholms södra delar, där tunnelbanan, Tvärbanan och bussar sammanstrålar.

Till Liljeholmen hör även Lövholmen med småindustrier, spridda kontor och skolor samt kajer för båttransporter på Mälaren. När industriverksamheten successivt flyttat ut, har tomma fabrikslokaler upplåtits för kulturverksamhet, exempelvis Färgfabrikens konsthall som är en aktiv arena för Stockholms kulturliv och stadsbyggnadsdebatt. Övriga närliggande utvecklingsområden är Liljeholmskajen och Marievik som idag skärs av från Liljeholmen genom den storskaliga Södertäljevägen.

5.2.2 Stadsdelen i framtiden

En omfattande om- och tillbyggnad med kontor, hotell, restauranger och kultur planeras i och runt Liljeholmstorget Galleria. Planerna omfattar överdäckning av tunnelbanespåren och flera höga byggnader. Parallellt utvecklas både Södertäljevägen och Lövholmen. Trafikleden omvandlas till en grönare, mer småskalig stadsgata för att minska dess barriäreffekt och underlätta rörelse mellan kajerna och områdets centrala delar. Lövholmens slutna industri- och verksamhetsområde omformas till en öppen och blandad stadsmiljö med cirka 1 500 nya lägenheter.



38: Karta med befintligt stationsläge. Grå bebyggelse är befintlig och vit bebyggelse är planerad.



39: Liljeholmstorget och en av de befintliga entréerna till tunnelbanans Röda linje.



40: Sjön Trekanten som binder samman Liljeholmen med Årsta och Gröndal.



41: Trekantsparkens möte med Liljeholmstorget.

Station Liljeholmen

5.2.3 Stationen i stadsbilden

Stadsbilden i Liljeholmen förändras särskilt genom utvecklingen runt handelsplatsen, Södertäljevägen och Lövholmen. I samband med den planerade utbyggnaden av handelsplatsen sker en överdäckning av spåren över mot Trekantsparken. Stadsmiljön runt torget blir mer urban, och befintlig stationsentré mot Trekantsparken får ett nytt läge i den utbyggda biljetthallen.

5.2.4 Stationsmiljön i Liljeholmen

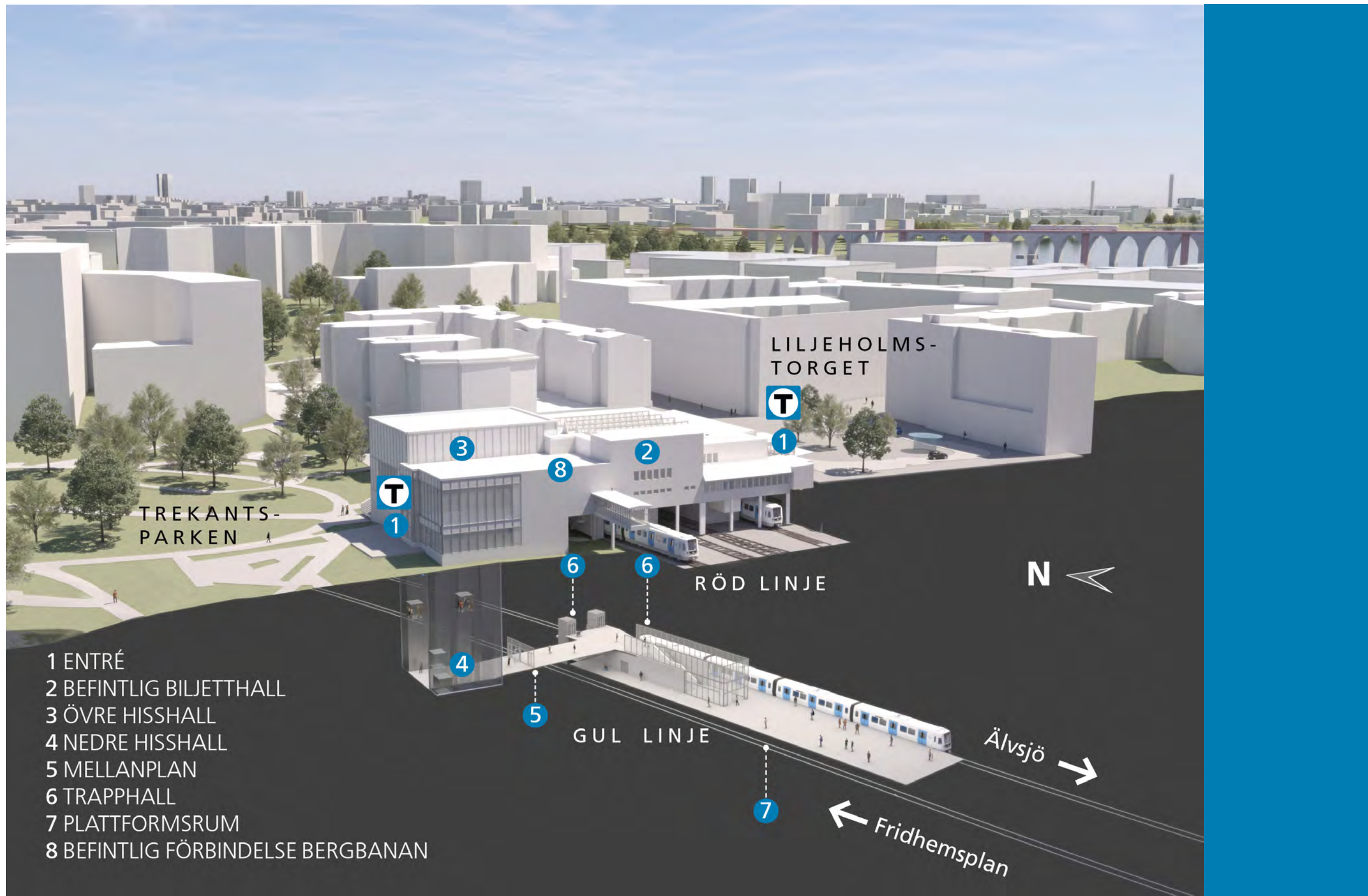
Den södra biljetthallen utvecklas med större ytor för spärrlinje och hisshall för högkapacitetshissar samt en ny entré mot parken. Inomhusmiljön ska vara ljus med integrerad konstnärlig utsmyckning och parken blir ett blickfång genom glasade väggar. Mot norr förändras Trekantsparken och strövområden runt sjön då tunnelbanans entré byggs ut. Liljeholmstorget och tunnelbanans tillbyggnad planeras så att intrycket av baksida mot parken ersätts av öppna och välkomnande fasader med breda trappor till den övre nivån.

Gestaltningssavsikter för stationen

- Skapa visuell kontakt mellan T-bana och park för trygghet och orienterbarhet
- Utveckla befintlig stationsmiljö varsamt
- Stärka de offentliga stråken



42: Biljetthallen i Liljeholmen byggs ut mot parken för att skapa utrymme till högkapacitetshissarna och åtkomst till den nya linjen norrifrån.



43: Illustration av station Liljeholmen som visar den utbyggda anläggningens utformning och utbyggnaden av byggnaden mot Trekantsparken med ny entré.

5.3 Station Årstaberg

Den nya bostadsbebyggelsen i Årstaberg växer fram på bådasidor om Västrastambanan med höga flerfamiljshus och en central park. Tunnelbanestationen får sin entré mot Svärdlångsplan mellan torget och pendeltågets entré under järnvägsviadukten.

5.3.1 Nuläge

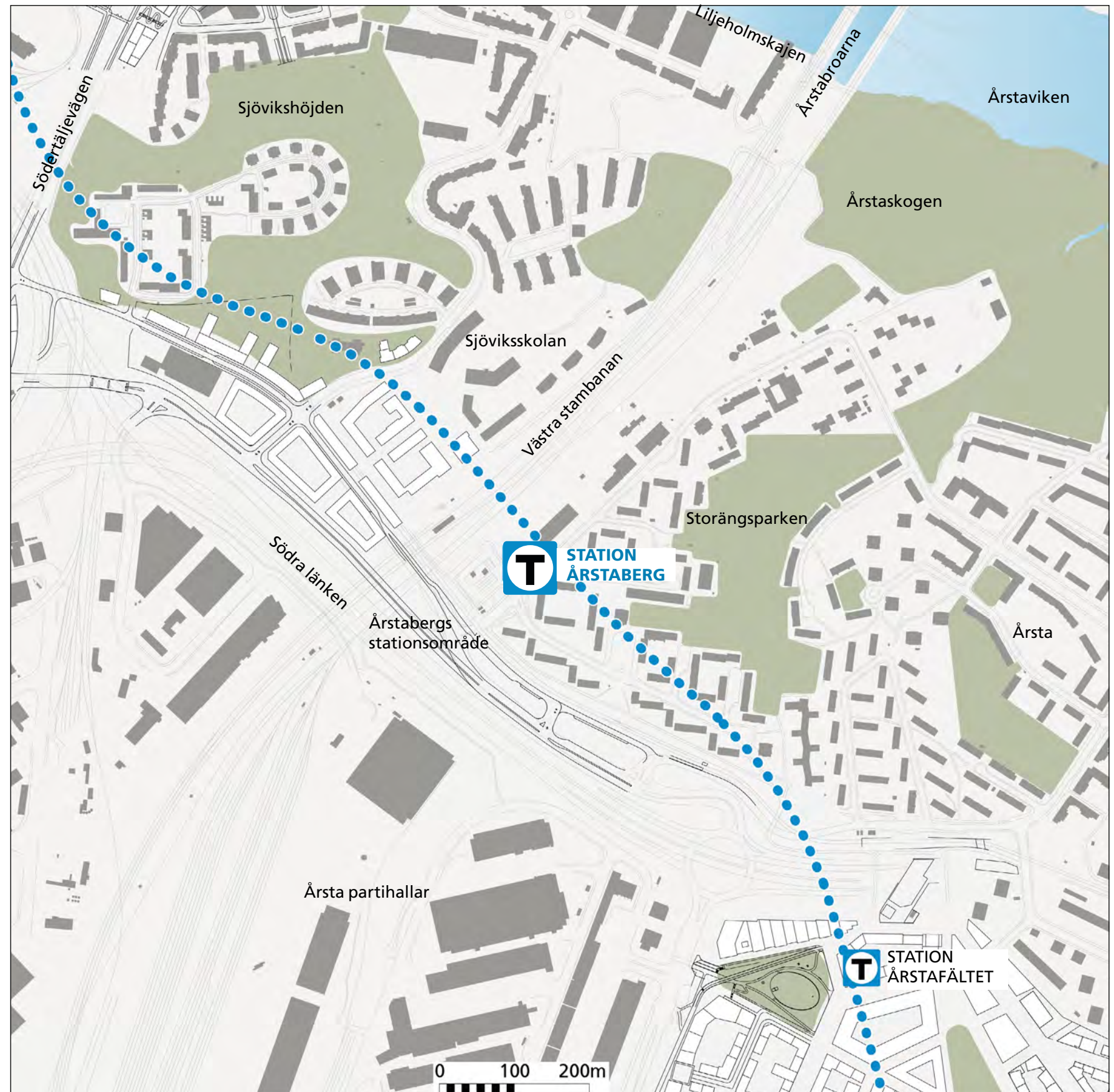
Årstaberg genomgår en stor stadsomvandling där gammal industrimark omvandlas till ett bostadsområde med ett flertal höga flerfamiljshus norr om järnvägsspåren. Närmare Årstabroarna finns ett skogsparti och förbindelser till Liljeholmskajen.

Runt Sjöviksskolan öppnar sig kvarteren med offentliga rum och mötesplatser. Området söder om spåren är än så länge obebyggt och domineras av busstorget som länkar Tvärbanan till pendeltåget. Ett regionalt cykelstråk passerar knutpunkten, som även präglas av Årstabergsvägens storskaliga trafiklandskap.

5.3.2 Stadsdelen i framtiden

I framtiden är tunnelbanestationen en del av trafiknoden i Årstaberg. Stationsplatsen byggs om och Svärdlångsplan blir en tydligare knutpunkt för fotgängare som ska till och från Årstabergs station med pendeltåget, Tvärbanan eller Gul linje.

Norr om järnvägsspåren byggs cirka 1 000 bostäder. Bebyggelsen består av tre kvarter med slutna gårdar, ett friliggande hus och fem punkthus. I samband med bostadsbyggnationen rustar staden upp och bygger om allmän plats. En kvarterspark anläggs centralt i området. Söder om Tvärbanan planeras två nya sjuvåningskontor längs Södra länken. Planen möjliggör en flytt av den befintliga bussterminalen på Svärdlångsplan till den södra sidan av tvärbanehallplatsen.



44: Stationen integreras i ett av de nya kvarteren nära pendeltågsstationen och Tvärbanans hållplats. Grå bebyggelse är befintlig och vit bebyggelse är planerad.



45: Tvärbanans hållplats i Årstaberget.



47: Passagen från Tvärbanan till pendeltågsstationen.



46: Entrén till pendeltågsstationen under broarna.

Station Årstaberg

5.3.3 Stationen i stadsbilden

Tunnelbanans entré mot Svärdlångsplan blir en del av en redan etablerad kollektivtrafiknod, och platsen får med den nya bebyggelsen ett mer urbant uttryck. Ett regionalt cykelstråk går längs med Årstabergsvägen. Svärdlångsplan utvecklas som attraktiv målpunkt med utökad service för boende i närområdet.

5.3.4 Stationsmiljön i Årstaberg

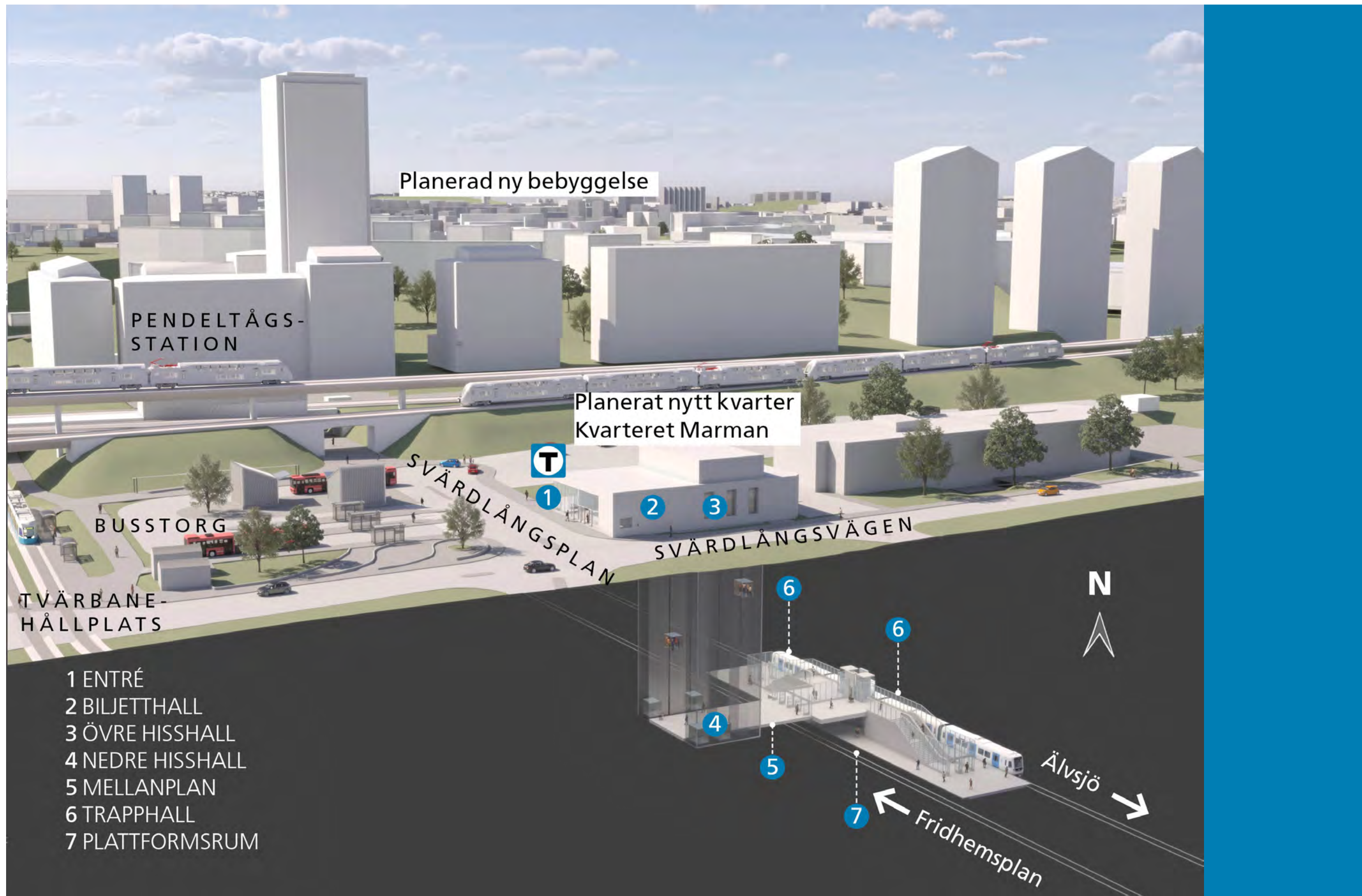
Svärdlångsplan utvecklas till en tydlig och attraktiv knutpunkt för resenärer som ska till och från Årstabergs station med bussen, pendeltåget, Tvärbanan och tunnelbanan. Stationsentrén vänder sig direkt mot Svärdlångsplan och kan antingen utformas som en självständig del av kvarteret eller integreras i bottenvåningen av planerade verksamheter och bostäder.

Gestaltningssyften för stationen

- Annonsera entrén i gaturummet
- Utforma entrén flexibelt för framtida integrering i kvartersbebyggelse
- Förtydliga riktningar och målpunkter



48: Torget vid station Årstaberg blir en starkare kollektivtrafiknod och en livlig mötesplats med handel och service i nya fastigheter.



49: Illustration av station Årstaberget som visar anläggningens utformning och den nya byggnaden med tunnelbanans entré i markplan.

5.4 Station Årstafältet

En stor omvandling pågår på Årstafältet. Fältet bebyggs med bostäder, kontor, skolor och verksamheter för att bli en funktionsblandad, hållbar stadsdel. Tvärbane- och busshållplatserna på Sandfjärdsgatan kompletteras av den nya tunnelbanestationen som ger förutsättningar för ökad tillgänglighet och resande med kollektivtrafik. Stationen får sin entré i ett av stadsdelens centrala kvarter.

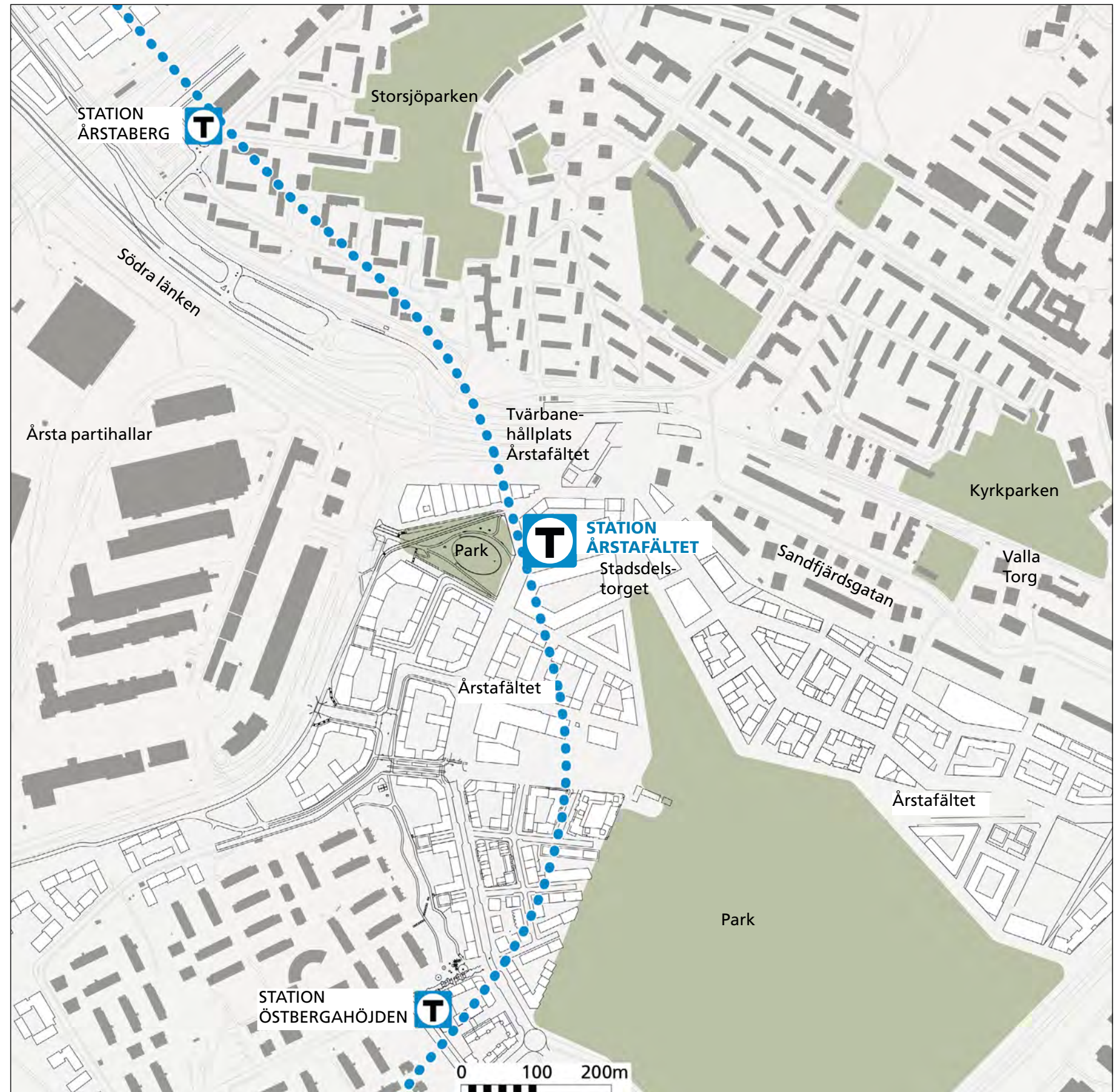
5.4.1 Nuläge

Årstafältet ligger söder om Årsta och strax sydöst om Årstaberget. Som namnet antyder har området främst varit ett stort gräsfält och använts för lek och rekreation, idrott och odling. Fältet gränsar till bostäderna på Sandfjärdsgatan och Valla Torg. Miljön omgärdas av industriområden som Årsta partihallar, gods, logistik, externhandel och infrastruktur. Årstafältet spelar en viktig roll som central park och mötesplats. Boende i området har tillgång till Tvärbanan med de två stationerna Årstafältet vid Åmänningevägen och Valla Torg vid Sandfjärdsgatan.

5.4.2 Stadsdelen i framtiden

Årstafältet utgör i framtiden en helt ny stadsdel med cirka 7 000 bostäder samt förskolor, skolor, verksamheter och flera parker. Bostadskvarteren kommer att ansluta till Årstaberget i norr, Årsta i öst och Östberga i väst. Den nya stadsdelen länkas till omgivningen och tidigare barriärer byggs bort när tydliga gång- och cykelstråk förbinder områden som hittills legat åtskilda. Med den nya tunnelbanan stärks tillgängligheten till flera stadsdelar och till innerstaden.

I den norra delen planeras ett stadsdelstorg som blir områdets nod, med en större livsmedelsbutik och annan service. Entrén till den nya tunnelbanan placeras centralt i förhållande till huvudgatan och stadsdelstorget, som söderut ansluter till den nya, stora parken. Parken förväntas bli en målpunkt för boende i hela Söderort och kommer att innehålla en variation av grönska, vatten samt platser för lek och rekreation. Sammantaget behålls en del av Årstafältets nuvarande funktioner, men den nya utformningen skapar ett mer omslutet landskapsrum.



50: Tunnelbanestationen är centralt placerad i den nya stadsdelen som byggs på Årstafältet. Grå bebyggelse är befintlig och vit bebyggelse är planerad.



51: Illustrationsplan för utvecklingen på Årstafältet.



52: Gräns mellan Östberga och Årstafältet.



53: Årstafältet med bostadshusen på Sandfjärdsgatan i Årsta.

Station Årstafältet

5.4.3 Stationen i stadsbilden

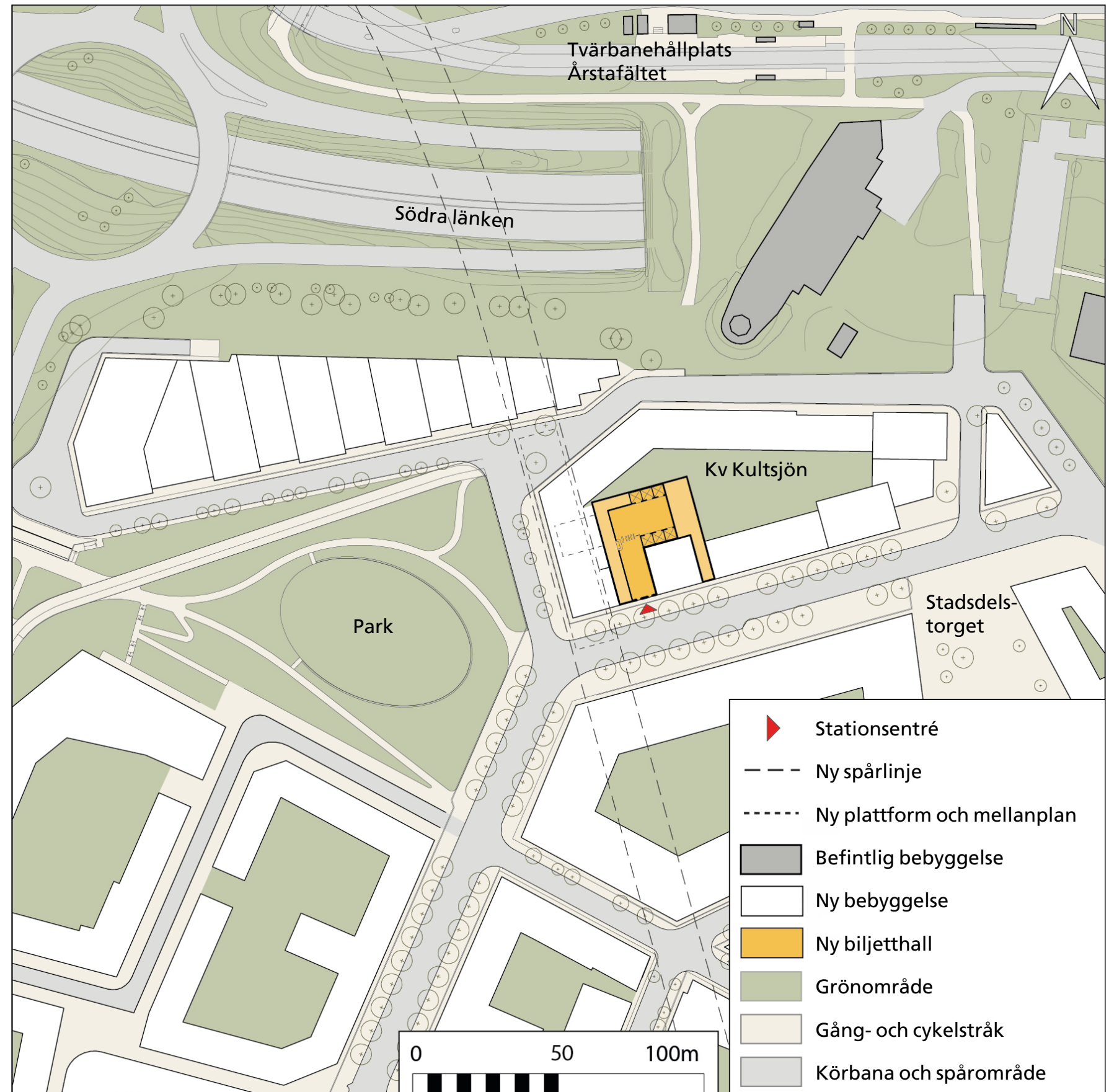
Stationsentrén placeras längs med huvudgatan i den västra delen av ett bostadskvarter i den nya stadsstrukturen på Årstafältet. Huvudgatan utgör ett viktigt tvärgående stråk som förbinder Tvärbanans befintliga hållplats Årstafältet med tunnelbanan, en park i norr och ett stadsdelstorg.

5.4.4 Stationsmiljön på Årstafältet

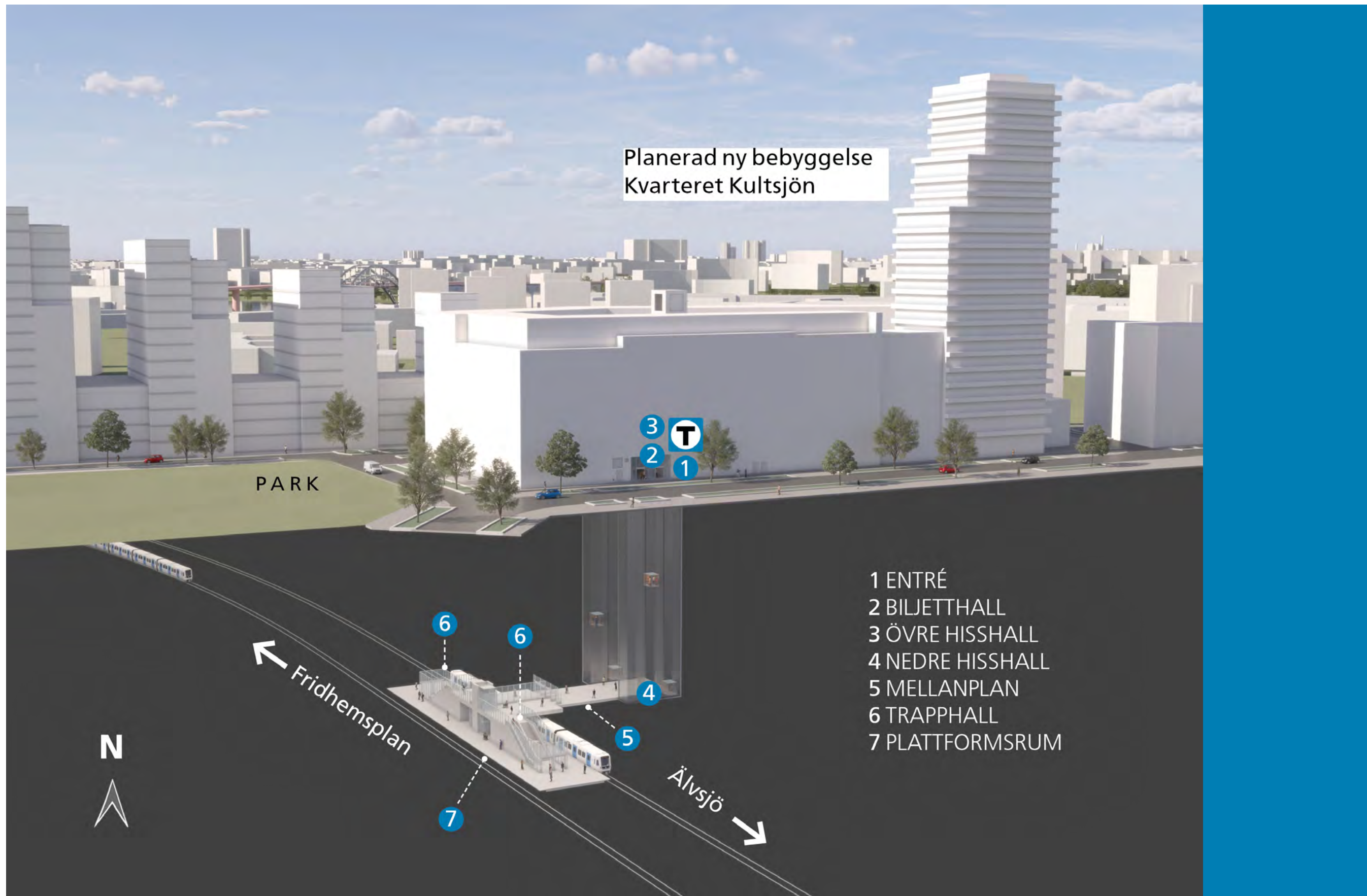
Byggnaden i det nya kvarteret utformas med tunnelbanans entré i markplan. Stationens olika nivåer anpassas till den planerade höjdsättningen av gatan. Det innebär att biljetthallens golv kommer att ligga något högre än anslutande trottoarmiljö för att bygga in en robusthet vid skyfall. Tunnelbanan annonserar sig i en självständig del av fasaden med höga entrépartier, skärmtak, belysning och skyltning som säkerställer stor synlighet i stadsrummet och orienterbarhet från flera väderstreck. För att uppnå en attraktiv fasad och bottenvåning i kvarteret ska utformningen ske i dialog med byggherren och Stockholms stad.

Gestaltningssyften för stationen

- Annonsera entrén i gaturummet
- Utforma kvarterets gårdsmiljö varsamt
- Framhäva kopplingen till stadsdelstorget



54: Entrén till tunnelbanan placeras i ett av de nya kvarteren på Årstafältet mellan den norra parken och stadsdelstorget.



55: Illustration av station Årstafältet som visar anläggningens utformning och den nya byggnaden med tunnelbanans entré i markplan.

5.5 Station Östbergahöjden

Stora förändringar förväntas i Östberga i och med den nya tunnelbanan, då området hittills har saknat spårbunden kollektivtrafik. Det centrala stråket förstärks och förtätas med stationsentrén som en tydlig målpunkt och kopplingen till den nya stadsdelen Årstafältet stärks med attraktiva gång- och cykelvägar.

5.5.1 Nuläge

Östberga består idag av tre bostadsområden intill varandra: Östbergabackarna, Östbergahöjden och Gamla Östberga. Gamla Östberga är ett avgränsat område i den södra stadsdelen som byggdes under 1950-talet med låga flerbostadshus runt en stor park, Stamparken. Loftgångshusen i Östbergabackarna och Östbergahöjden tillhör miljonprogrammet och byggdes under 1960-talet. Kompletterande bostadsbebyggelse tillkom under 2000-talet. Enligt miljonprogrammets principer är Östberga delvis planskilt med bilvägar i övre plan och gröna stråk i det nedre. Mitt emellan Östbergabackarna och Östbergahöjden ligger Östberga torg med bibliotek och fritidsgård. Intill torget finns Östbergaskolan som består av tre huskroppar och en skolgård med två delar: en skyddad del mot promenadstråket i den nedre nivån och en del som exponeras mot gatan.

5.5.2 Stadsdelen i framtiden

I Östberga planeras en kompletterande bebyggelse som utgår från ett förstärkt centrumstråk längs med Östbergabackarna och Östberga torg. Förtätning sker norr och öster om Östbergabackarna och stadsdelen kopplas sömlöst till Årstafältet.



56: Karta med det aktuella stationsläget i stråket mellan Liseberg, Östberga och Årstafältet. Grå bebyggelse är befintlig och vit bebyggelse är planerad.



57: Östbergabackarna med en vit oval som markerar det planerade stationsläget.



58: Östberga torg med Östberga kulturhus.



59: Bostadshusen på Östbergahöjden och övergången mot Årstafältet.

Station Östbergahöjden

5.5.3 Stationen i stadsbilden

Placeringen av tunnelbanestationen i Östberga i den östra änden av Östbergabackarna gör entrén tillgänglig och synlig från flera olika delområden i stadsdelen. Siktlinjen är god till Östberga torg och busshållplatsen där. Biljetthallen blir del av bottenvåningen i ett nytt kvarter. Den kompletterande bostadsbebyggelsen ger ett större underlag för utbyggd handel och service. På sikt förväntas stråket bli mer urbant med handel och service som knyts till verksamheterna vid torget. Nya gång- och cykelstråk planeras för att uppmuntra till fossilfritt resande.

5.5.4 Stationsmiljön i Östberga

Stationsmiljön i Östberga kommer att präglas av det förstärkta centrumstråket längs med Östbergabackarna i norr och kopplingen till den nya stadsdelen på Årstafältet. En terrass och bred trappa vid tunnelbanans entré i ett nytt kvarter binder samman Östbergabackarna i öst med Årstafältets nya centrala park.

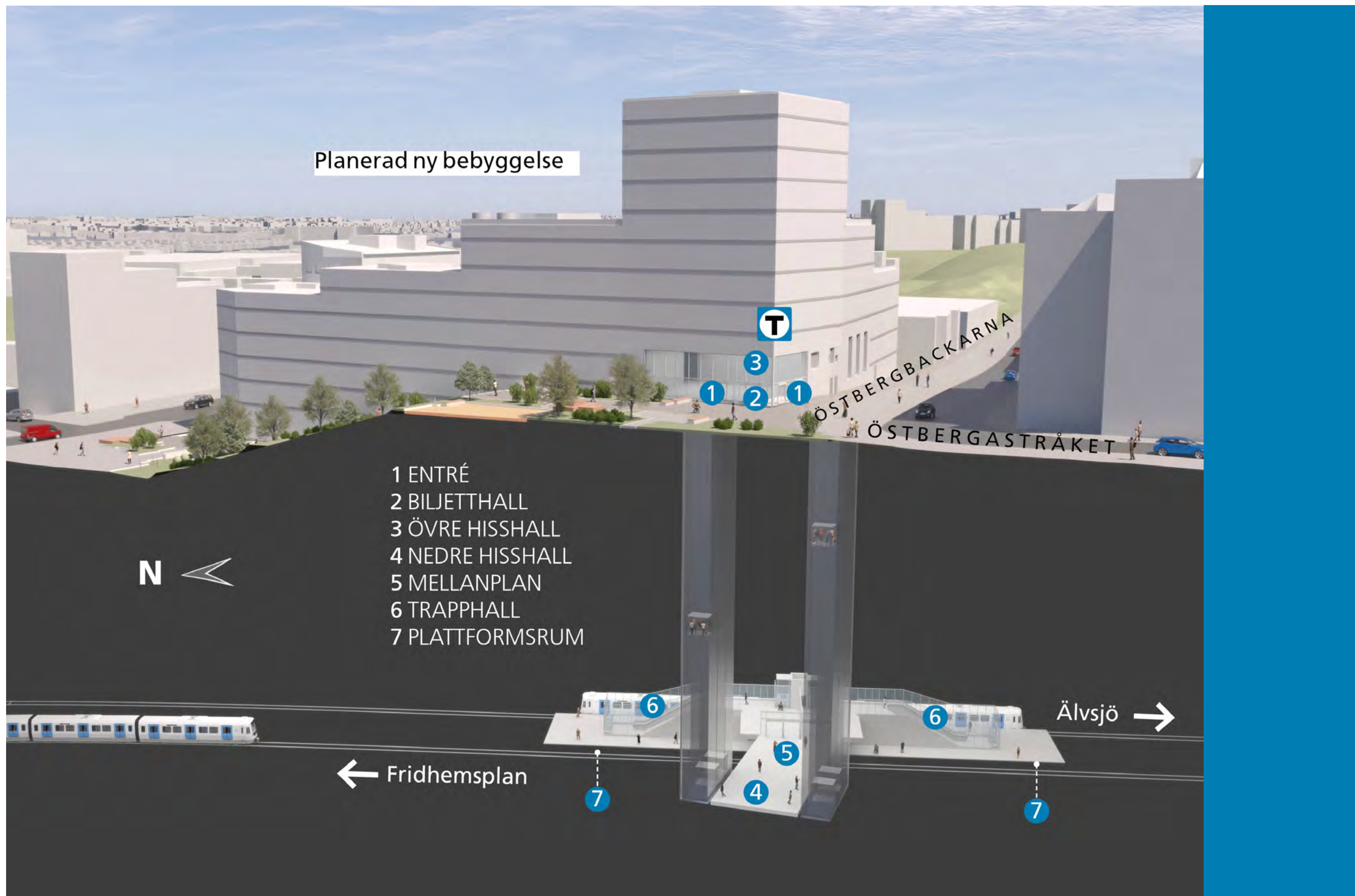
Stationsentrén annonserar sig som en självständig del av fasaden med höga entrépartier, skärmtak, belysning och skyltning som säkerställer god synlighet i stadsrummet och orienterbarhet från flera väderstreck. För att uppnå en attraktiv fasad och bottenvåning i kvarteret sker utformningen i dialog med byggherren och med Stockholms stad.

Gestaltningssyften för stationen

- Annonsera entréläget i gaturummet
- Integrera entrén i nya Östbergastråket
- Stärka offentliga rum och stråk



60: Stationen placeras i ett nytt kvarter intill stråket mellan Östberga och Årstafältet.



61: Illustration av station Östberghöjden som visar anläggningens utformning och den nya byggnaden med tunnelbanans entré i markplan.

5.6 Station Älvsjö

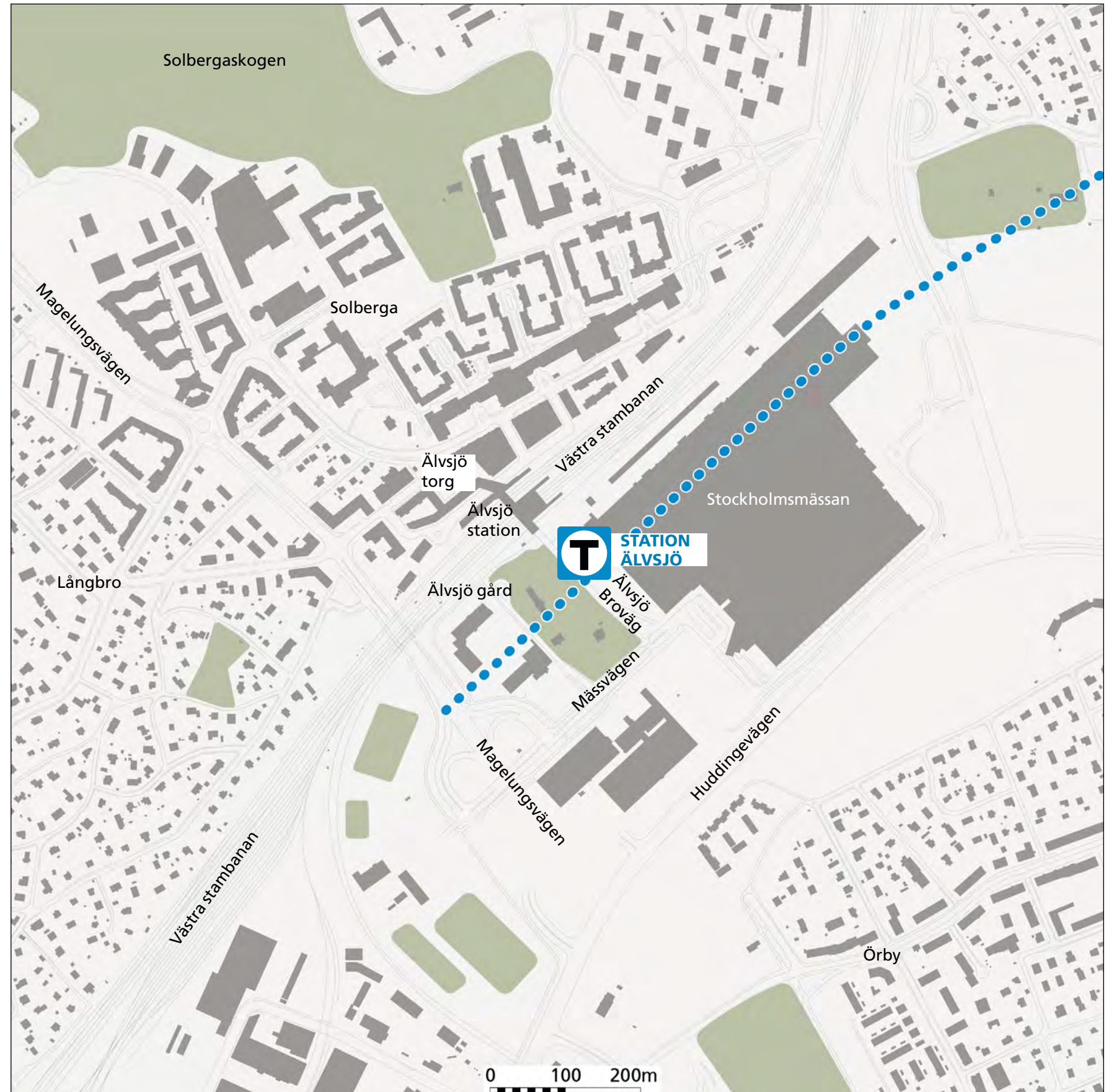
Stationsentrén i Älvsjö placeras nära pendeltågsstationen i en fristående byggnad längs med gångstråket mellan järnvägsspåren och Stockholmsmässan. Den närmaste omgivningen består av ett parkområde intill Älvsjö gård. Bytespunkt finns även vid bussterminalen närmast Älvsjö torg. Området mellan Älvsjö torg och mässan blir en ännu starkare knutpunkt för kollektivtrafiken och får en mer urban struktur. Både söder och öster om spåren planeras en fortsatt stads- och bostadsutveckling.

5.6.1 Nuläge

Älvsjö stationsområde präglas av infrastruktur och storskaliga byggnadsvolymer. Norr om spåren ligger Älvsjö torg med bussterminal. På motsatt sida finns Stockholmsmässan, ett externhandelsområde och Älvsjö idrottsplats. Magelungsvägen passerar rakt över området som en bred fyrfältsväg på en lång viadukt över Huddingevägen och sedan under järnvägsspåren. På västra sidan om Magelungsvägen ligger småhusbebyggelse i Långbro och på södra sidan av Huddingevägen en av Stockholms äldsta villastäder, Örby. En omfattande flerbostadsbebyggelse finns i Solberga nära stationsområdet. Intill Älvsjö Broväg, gångbron mellan pendeltågsstationen och Stockholmsmässan, ligger Älvsjö gård med anor från 1500-talet. Gårdens parkmiljö med uppvuxna träd utgör en stor del av vegetationen i området. Nedanför Älvsjö Broväg ligger Mässvägen med entréer till Stockholmsmässan.

5.6.2 Stadsdelen i framtiden

Stockholms stad planerar för en omfattande stadsutveckling i Älvsjö. Planerna innehåller bland annat nya bostäder, arbetsplatser, service och skolor. Älvsjö utvecklas till en mer urban struktur, där flera befintliga bostadsområden förtätas. På sikt planeras även en omfattande bostadsbebyggelse runt korsningen mellan Magelungsvägen och Huddingevägen. Med den nya tunnelbanan och många nya invånare förväntas resenärsflöden öka avsevärt. Kollektivtrafiknoden stärks och gångstråket längs med Älvsjö Broväg, där tunnelbanans entré förläggs, utvecklas med offentliga rum och en starkare koppling till Mässvägen.



62: Tunnelbanestationen i Älvsjö placeras i det gröna stråket längs med Älvsjö Broväg mellan pendeltågsstationen och Stockholmsmässan.



63: Älvsjö station.



64: Älvsjö idrottsplats.



65: Pendeltågsstationen, spårområdet, Stockholmsmässan och Älvsjö gård med parkmiljö.

Station Älvsjö

5.6.3 Stationen i stadsbilden

Den storskaliga trafikanläggningen vid Älvsjö station är anpassad till de nya flöden som uppstår när Gul linje tas i drift. Området runt Älvsjö station förtätas med bostäder och får en mer urban prägel. Stationsentrén placeras i ett stråk mellan pendeltågsstationen och Stockholmsmässan.

5.6.4 Stationsmiljön i Älvsjö

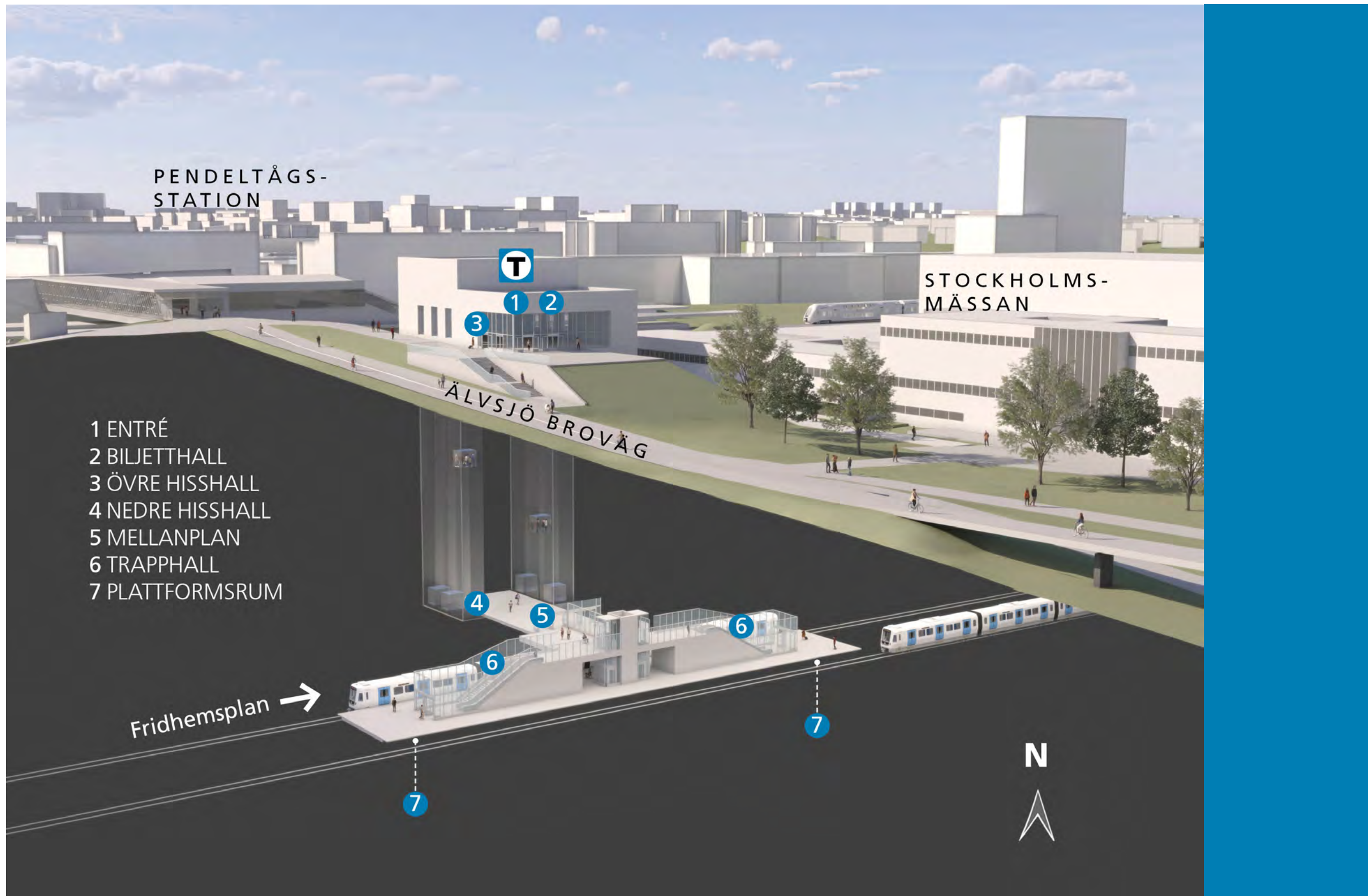
Stationens biljetthall utformas som en fristående byggnad i parkmiljön mellan Älvsjö Broväg och Stockholmsmässan. Utformningen av den nya stationen möjliggör fler stationsentréer och integrering i framtida stadskvarter. Innanför entrédörrarna i glas, som ligger utmed byggnadens långsida, är hisshallen placerad närmast järnvägsspåren. Det offentliga rummet och grönytorna runt Älvsjö gård utvecklas till en sammanhängande parkmiljö med sittbänkar och cykelparkering.

Gestaltningssyften för stationen

- Stärka länken mellan pendeltåg och T-bana
- Annonsera entrébyggnaden
- Utveckla parken som offentligt rum



66: Tunnelbanans entré omges av vegetation kring Stockholmsmässan och parkmiljön i Älvsjö gård.



67: Illustration av station Älvsjö som visar anläggningens utformning och den nya entrébyggnaden i markplan.

6. Tekniska anläggningar ovan mark

Förutom stationerna planeras tekniska anläggningar ovan mark i form av schaktöverbyggnader tillhörande luftutbytes- och brandgasschakt samt en större teknikbyggnad. Dessa ska infogas försiktigt i stads- och landskapsbilden med en robust och omsorgsfull gestaltning.

6.1 Luftutbytesschakt

Spårtunnlarna ventileras genom flera fristående luftutbytesschakt. Ovan mark gör schaktöverbyggnaden genom sin storlek ett tydligt avtryck i stadslandskapet.

6.2 Brandgasschakt

I händelse av brand på en station eller spårtunnel kommer brandgasventilationen att aktiveras och brandgaser släppas ut från plattformsrummet, så att utrymning kan genomföras. Brandgaserna släpps då ut till det fria via brandgasschakt i anslutning till stationen. Schaktöverbyggnaden gör ett tydligt avtryck i stadslandskapet.

6.3 Teknikbyggnad

Teknikbyggnader placeras delvis under mark och i anslutning till stationerna. Ovan markytan är teknikbyggnaden rektangulär med fyra fasader och tak.



68: Översiktsskarta med tunnelbanans tekniska anläggningar ovan mark.

6.4 Gestaltungsavsikter

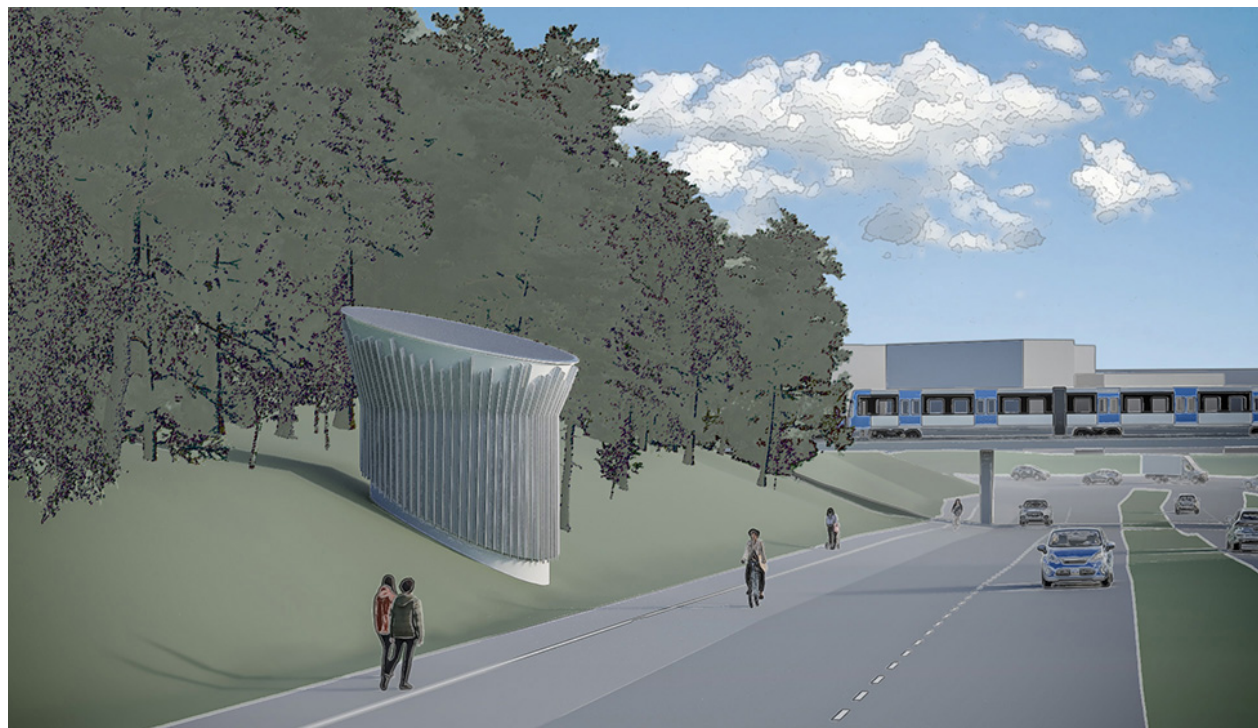
Tunnelbanans tekniska anläggningar utformas med hänsyn till platsens stads- och landskapsbild i form, skala och material. Gestaltungsavsikten för schaktöverbyggnader är att dessa ska vara tydligt igenkännbara som en del av Gul linje, men med viss anpassning till platsens förutsättningar.

Placeringen av teknikbyggnaden på Långholmen sker i en särskilt känslig natur- och kulturmiljö. Valet av plats i gränsen mellan parkstråket och den hårdgjorda parkerings- och båtuppställningsytan är gjort i en avvägning mellan framförallt planeringsaspekterna natur- och rekreationsmiljö samt kulturmiljö. Byggnaden utformas med ett lågmålt uttryck, där fasad- och takmaterial anpassas till den omgivande vegetationen. Taket utförs med en lutning som minskar byggnadens höjd inåt parklandskapet, se bild 70.

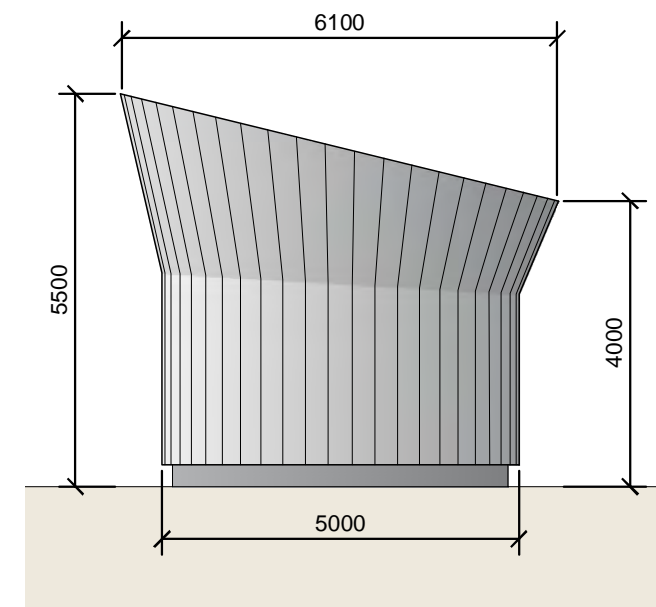
Typutförningen av schaktöverbyggnad består av ett lågt cylinderformat torn som har en bredare avslutning uppåt med galler över schaktmynningen. Fasadmaterialet följer den rundade formen med vertikala ribbor. Formen medger anpassning till stadsbild och terräng genom en vinkling av sockel och krön, se bild 69, 71 och 72.



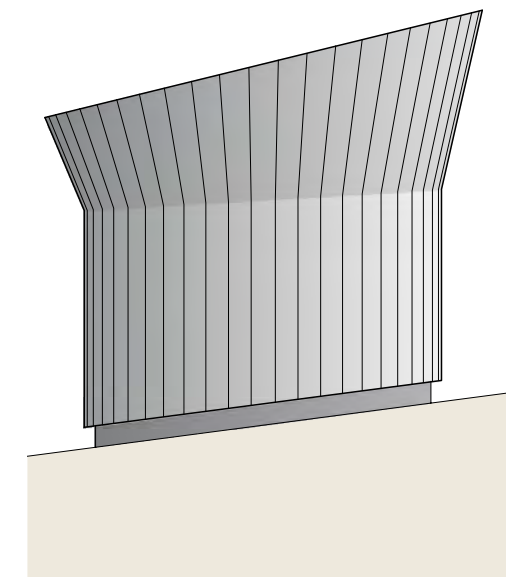
70: Typutförning av teknikbyggnad, miljöbild på Långholmen.



69: Typutförning av schaktöverbyggnad i sluttning, miljöbild på Hägerstensvägen.



71: Schaktöverbyggnad med måttangivelse.



72: Schaktöverbyggnad i sluttning.

■ Region Stockholm
■ Förvaltning för utbyggd tunnelbana
■ Box 454 36, 104 31 Stockholm
■ Telefon: 08-123 100 100

