Gestaltningsprogram järnvägsplan

Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö

2025-05-05

Region Stockholm

Titel Gestaltningsprogram järnvägsplan, Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö
Uppdragsledare Per Åström, Sweco
Biträdande uppdragsledare Mathias Ahlgren, Sweco
Projektledare Sara Vinterhav, Region Stockholm
Redaktör Helena Friberg Ruge, Sweco
Illustrationskartor Matilda Swart Rehn, Sweco
Observera att vissa delar av planerad bebyggelse som redovisas för Årstaberg, Årstafältet och Östbergahöjden saknar laga kraft vunnen detaljplan.
Illustrationer av stationen i genomskärning Sean Griffin, Sweco
Perspektiv, axonometri och miljöbilder för typstation (Årstaberg, Årstafältet, Östbergahöjden, Älvsjö) &RUNDQUIST
Övriga illustrationer Sweco
Illustrationsplan över Årstafältet Stockholms stad
Fotografier nuläge Region Stockholm
Övriga fotografier Ortofoton: Lantmäteriet. Äldre stationer: SL Konst i tunnelbanan, nyatunnelbanan.se, Spårvägsmuseet.
Bild 2: Fotograf Jonas Bergsten, bild 3: Fotograf AleWi, bild 4: Fotograf Arild Vågen (rättigheter enligt Creative Commons)
Dokument-id 7100-A72-23-00004
Diarienummer FUT 2024-0980
Utgivningsdatum 2025-05-05
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
- 1.1 Bakgrund 4
- 1.2 Gestaltningsprogrammets syfte och innehåll 4
- 1.3 Ändamål och projektmål 5
- 1.4 Historia, nutid och framtid 5
  - 1.4.1 Tunnelbanan 1950 -1990 5
  - 1.4.2 2020-talets tunnelbana 5
  - 1.4.3 2030-talets tunnelbana 5
  - 1.4.4 Intentioner för framtiden 5
- 1.5 Världens längsta konstutställning 6
- 1.6 Resenären i fokus 6

2. Den nya linjen 7
- 2.1 Station Fridhemsplan 8
- 2.2 Station Liljeholmen 8
- 2.3 Station Årstaberg 8
- 2.4 Station Årstafältet 9
- 2.5 Station Östbergahöjden 9
- 2.6 Station Älvsjö 9

3. Gestaltningens utgångspunkter 10
- 3.1 Gestaltningsavsikter 10
- 3.2 Grundförutsättningar 11
- 3.3 Gestaltningsprinciper 12
  - 3.3.1 Exteriör 12
  - 3.3.2 Interiör 13

4. Stationsutformning 14
- 4.1 Stationens publika rum 14
- 4.2 Från entré till plattform 15
  - 4.2.1 Entrén och biljetthallen 16
  - 4.2.2 Hisshallarna 17
  - 4.2.3 Mellanplanet 18
  - 4.2.4 Trapphallarna och plattformsrummet 19

5. Stationerna 20
- 5.1 Station Fridhemsplan 20
  - 5.1.1 Nuläge 20
  - 5.1.2 Stadsdelen i framtiden 20
  - 5.1.3 Stationen i stadsbilden 22
  - 5.1.4 Stationsmiljön på Fridhemsplan 22
  - 5.1.5 Mötet mellan ny och befintlig station 24
  - 5.1.6 Övre mellanplan och rulltrappsschakt 26
  - 5.1.7 Plattformsrummet 27
- 5.2 Station Liljeholmen 28
  - 5.2.1 Nuläge 28
  - 5.2.2 Stadsdelen i framtiden 28
  - 5.2.3 Stationen i stadsbilden 30
  - 5.2.4 Stationsmiljön i Liljeholmen 30
  - 5.2.5 Stationsentréerna 32
  - 5.2.6 Mötet mellan ny och befintlig station 34
  - 5.2.7 Den nya hisshallen 35
- 5.3 Station Årstaberg 36
  - 5.3.1 Nuläge 36
  - 5.3.2 Stadsdelen i framtiden 36
  - 5.3.3 Stationen i stadsdelen 38
  - 5.3.4 Stationsentrén i stadsrummet 40
- 5.4 Station Årstafältet 42
  - 5.4.1 Nuläge 42
  - 5.4.2 Stadsdelen i framtiden 42
  - 5.4.3 Stationen i stadsdelen 44
  - 5.4.4 Stationsentrén i stadsrummet 46
- 5.5 Station Östbergahöjden 48
  - 5.5.1 Nuläge 48
  - 5.5.2 Stadsdelen i framtiden 48
  - 5.5.3 Stationen i stadsdelen 50
  - 5.5.4 Stationsentrén i stadsrummet 52
- 5.6 Station Älvsjö 54
  - 5.6.1 Nuläge 54
  - 5.6.2 Stadsdelen i framtiden 54
  - 5.6.3 Stationen i stadsdelen 56
  - 5.6.4 Stationsentrén i stadsrummet 58

6. Teknikbyggnader ovan mark 60
- 6.1 Luftutbytesschakt 61
- 6.2 Brandgasschakt 62
- 6.3 Teknikbyggnad 63

1. Inledning

1.1 Bakgrund

I Sverigeförhandlingen 2017 beslutades att en ny tunnelbana ska byggas mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Lokaliseringsutredningen, då spårkorridorer alternativt lokaliseringsalternativ studerades pågick mellan 2020 – 2021. Arbetet med att ta fram järnvägsplan och systemhandling för projektet påbörjades år 2022.

I december 2021 beslutade Region Stockholm att den nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö, Gul linje, får sex stationer. Stationerna är Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östbergahöjden och Älvsjö.

Vid befintlig station Fridhemsplan byggs en ny plattform under Blå linje. Vid befintlig station Liljeholmen byggs en ny plattform under Röd linje. Från Årstaberg och söderut byggs fyra nya stationer. När linjen tas i drift ska trafik kunna gå i minst fem-minuterstrafik 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 befintligt kollektivtrafiksystem avlastas.

1.2 Gestaltningsprogrammets syfte och innehåll

Gestaltningsprogrammet för ny tunnelbana mellan Frid-hemsplan och Älvsjö har som syfte att beskriva de sex stationerna, där gestaltningsprinciper formuleras för 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. Gestaltningsprogrammet beskriver och etablerar en gemensam grund för utformningen av de nya stationerna med fokus på publika miljöer.



1: Tunnelbanenätet med Gul linje Älvsjö - Fridhemsplan.

1.3 Ändamål och projektmål

Ändamålet kan ses som det övergripande syftet med projektet. Projektmålen är en precisering av ändamålet avseende de kvaliteter och funktioner som ska uppnås.

Projektmålen är uppdelade efter ändamålen och berör följande områden: hållbarhet, tillgänglighet, kapacitet och stadsutveckling. Nedan följer en redovisning av ändamålen och underliggande projektmål:

Skapa attraktiva, effektiva och hållbara transporter som bidrar till regionens utveckling och tillväxt.

- Attraktiva och funktionella stationer.
- Öka jämlikheten mellan områden och människor.
- Utbyggnaden ska vara resurseffektiv och klimatpåverkan ska begränsas.
- Bidra till attraktivitet och trygghet i stadsrummet.
- Begränsa omgivningspåverkan.

Öka tillgängligheten med kollektivtrafik genom förbättrade förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet väster om Slussen.

- God tillgänglighet mellan stationer och målpunkter.
- Förbättrad tillgänglighet.

Stärka kapaciteten i tunnelbanesystemet över Saltsjö-Mälarsnittet.

- Öka resandet i kollektivtrafiksystemet.
- Öka kapaciteten i kollektivtrafiksystemet.
- Avlasta sträckor och noder i kollektivtrafiksystmet med trängsel.

Bidra till stadsutveckling genom att möjliggöra 48 500 bostäder i anslutning till tunnelbanan.

- God tillgänglighet mellan stationer och bostäder.

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 integrererad 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, en av de största utbyggnaderna på nätet. Alla är grottstationer och fyra är så kallade trumpetstationer med endast en entré och en avsmalnande form, där hela stationsutrymmet blir ett överskådligt rum som ger ett öppet och ljust intryck. Konstnärerna arbetade även på 1980-talet nära arkitekterna för att skapa helhetsmiljöer.

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 plattformsrummet 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 plattformsrum.

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

I de utformningsprinciper som har utvecklats 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 resenärsgrupper. Konsten spelar fortsatt en viktig roll för att ge varje station dess egen identitet.



2: Hötorget, 1950-tal



3: Hjulsta, 1970-tal.



4: Kungsträdgården, 1980-tal.



5: Plattformsrum 2020-tal..

1.5 Världens längsta konstutställning

Tunnelbanan i Stockholm brukar beskrivas som ”världens längsta konstutställning” - en tradition som ska föras vidare i stationerna på den nya linjen. Konsten är unik på varje station och integreras i den gestaltade helheten.

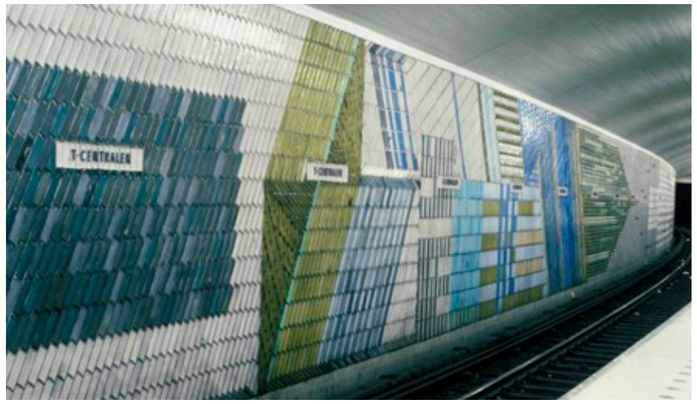
Mötet mellan konst och arkitektur är en upplevelse som bidrar till att göra resan attraktiv, intressant och stimulerande. Genom att vara unik på varje station, bidrar konsten till platsens identitet och underlättar resenärens orientering längs med linjen och nätet.

1.6 Resenären i fokus

Gestaltningens utgångspunkt är att se stations-anläggningen genom resenärens ögon. Kollektiv-trafikens publika miljöer är en del av stadens offentliga rum, vilket innebär att de bör utformas med människan i fokus och generella principer som står sig över tid.

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. Resenärerna har olika behov som stationsmiljön behöver svara upp mot.

Kollektivtrafikens publika miljöer tillhör stadens offentliga rum och behöver formas med tidstålig, 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.



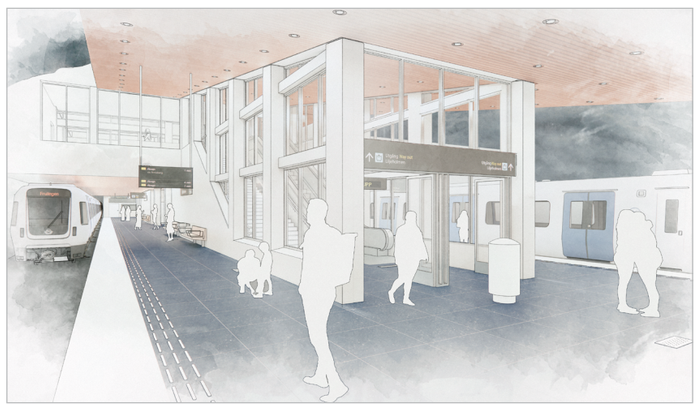
8: 1970-tal: T-centralen, Blå linje.



9: 1990-tal: Bagarmossen, Grön linje.



10: 2020-tal: Nacka, Blå linje.

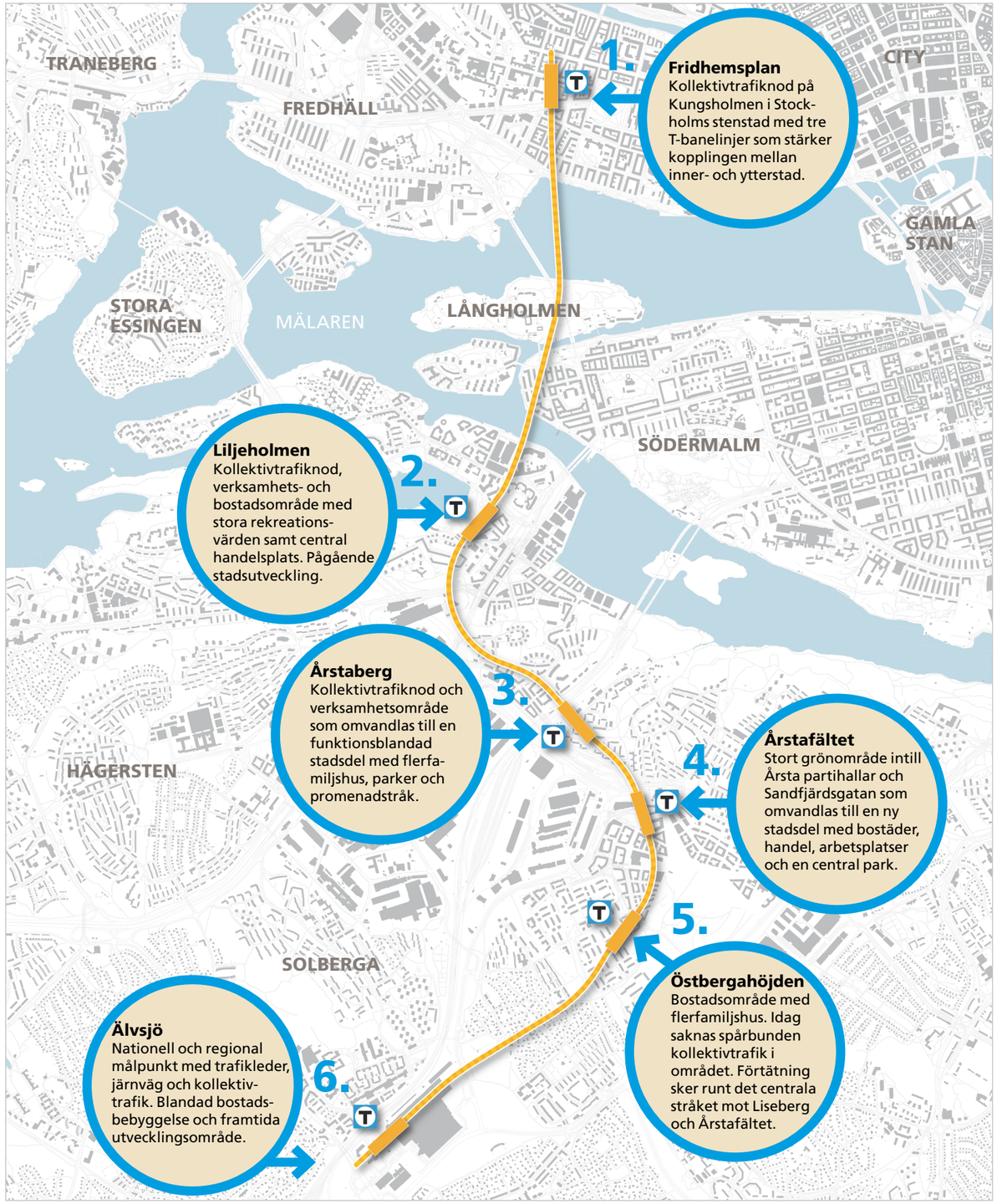


11: 2030-tal: Liljeholmen, Gul linje.

2. Den nya linjen

Gul linje 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.



12: De sex stationerna på Gul linje.

Den nya linjen

2.1 Station Fridhemsplan

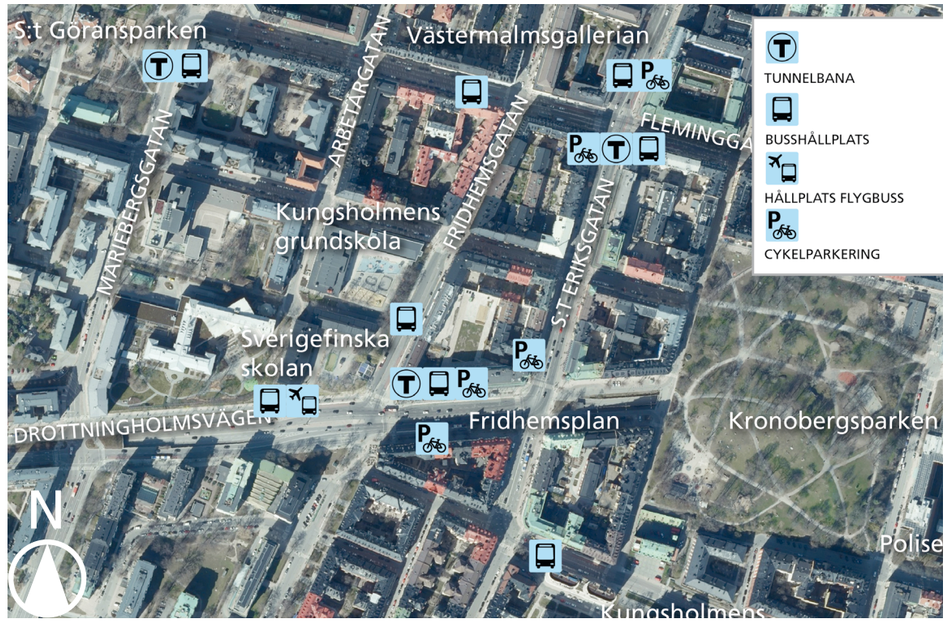
Fridhemsplan ligger på Kungsholmen som är en blandad stadsdel med bostadskvarter, handel, service och arbetsplatser. Fridhemsplan fungerar som port till och från Stockholms innerstad med en kollektivtrafiknod som idag trafikeras av tunnelbanans Blå linje och Grön linje samt flera busslinjer. En ny plattform 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 Årstaberg

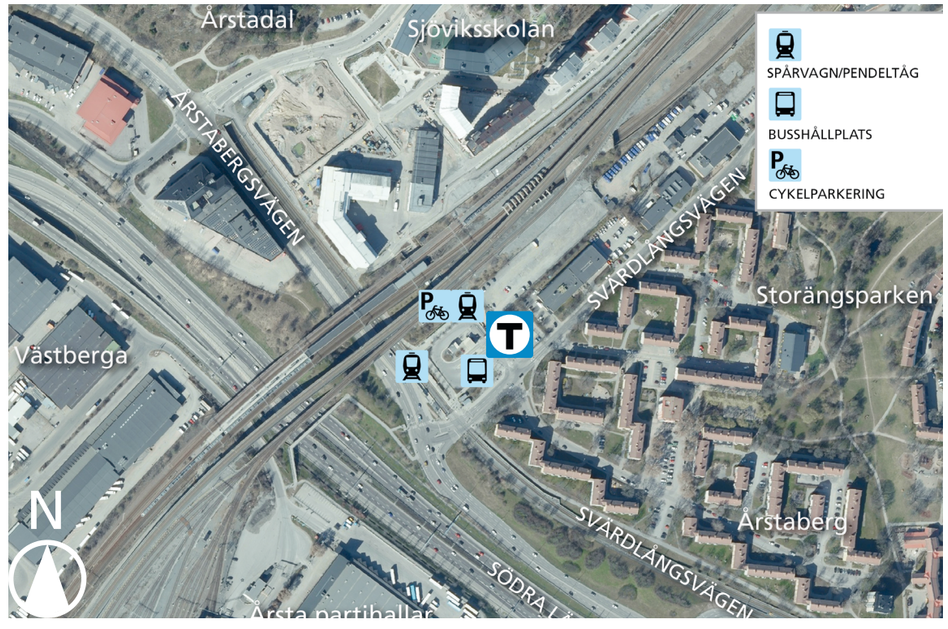
Årstaberg trafikeras i dag av Tvärbanan och pendeltåget samt flera busslinjer. Tunnelbanans plattform byggs under kvarteret Marman med entré och biljetthall i bottenvåningen av kvarteret. Platsen utvecklas till en starkare kollektivtrafiknod.



13: Station Fridhemsplan.



14: Station Liljeholmen.



15: Station Årstaberg.

2.4 Station Årstafältet

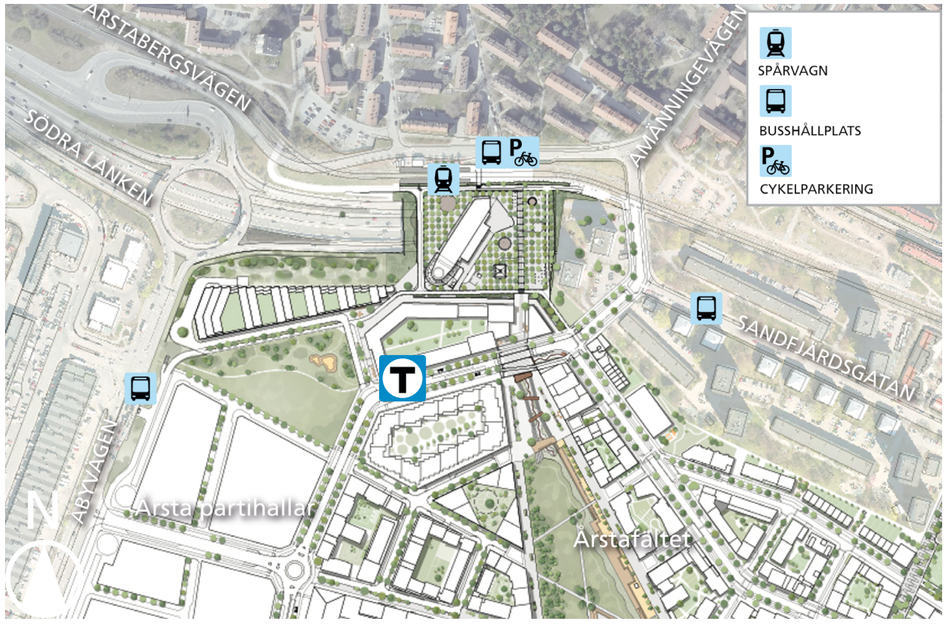
Årstafältet trafikeras idag av Tvärbanan och bussar. En omfattande bostadsutveckling pågår, och den nya tunnelbanestationen är en motor i denna som länkar till övriga trafikslag. Stationsentrén integreras i bottenvåningen av ett nytt bostadskvarter.

2.5 Station Östbergahöjden

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

2.6 Station Älvsjö

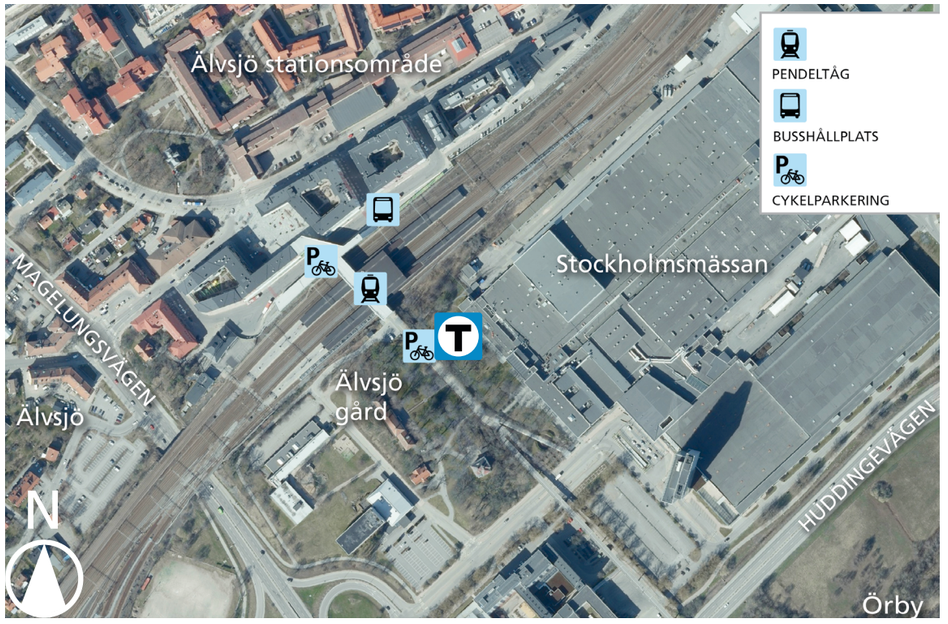
Station Älvsjö blir en viktig bytespunkt där resenären i framtiden kan byta mellan tunnelbana, pendeltåg, spårväg och bussar. Stationsentrén placeras i en fristående byggnad i den befintliga parken vid Älvsjö gård. Området utvecklas på sikt med fler bostäder och arbetsplatser.



16: Station Årstafältet .



17: Station Östbergahöjden.



18: Station Älvsjö.

3. Gestaltningens utgångspunkter

Anläggningens struktur är en grundförutsättning för gestaltningen av publika miljöer. Tillämpningen av generella gestaltnings-principer beskrivs för respektive station i kapitel 5. Stationerna.

3.1 Gestaltningsavsikter

Utifrån projektmålen i kap 1.3. har projektet definierat gestaltningsavsikter som sammanfattas i ledorden:

- Attraktiv
- Hållbar
- Tillgänglig
- Tidstålig
- Trygg

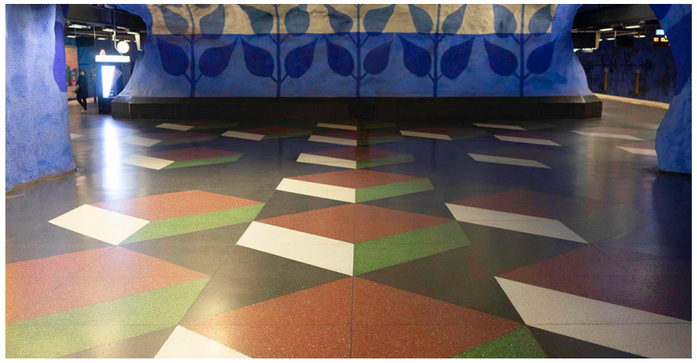
Med *attraktiv* avses positiva upplevelser i omsorgsfullt gestaltade miljöer som lockar människor till kollektivt resande. Anläggningens publika rum utformas med robusta material och konst som en integrerad del av rumsligheter. Ljusdesign används för en balanserad helhetsgestaltning, där allmänljuset och accentljus används för orientering, trygghet och trivsel.

Hållbar avser resurseffektivitet och miljövänlighet i projektering och byggande, där tunnelbanan är symbol för fossilfritt resande. På samma sätt som stadens offentliga rum behöver kollektivtrafikens rum formas utifrån generella och robusta principer.

Tillgänglig är ett värdeord som inbegriper orienterbarhet och användbarhet för alla resenärsgrupper i de publika miljöerna. Långa siktlinjer och igenkännbarhet i anläggningen gör miljöerna tillgängliga och överblickbara.

Begreppet *tidstålig* syftar på en robust utformning, både avseende materialens beständighet och tidlösheten i konst och design. Stockholms tidigare tunnelbaneutbyggnader har alla utformats med tidståliga material och en konstnärlig gestaltning som har hållit över tid och fortsatt fungera som högkvalitativa offentliga miljöer för stadens invånare.

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.



19: Attraktiv miljö, där material och ljus samverkar (T-Centralen).



20: Exempel på hållbar och robust utformning av väggar (Mariatorget).



21: En tillgänglig och trygg hisshall med goda siktlinjer (Sofia).



22: Exempel på tidstålig utformning av golv (Svedmyra).



23: Exempel på en ombonad miljö med konst på mellanplanet (Gullmarsplan).

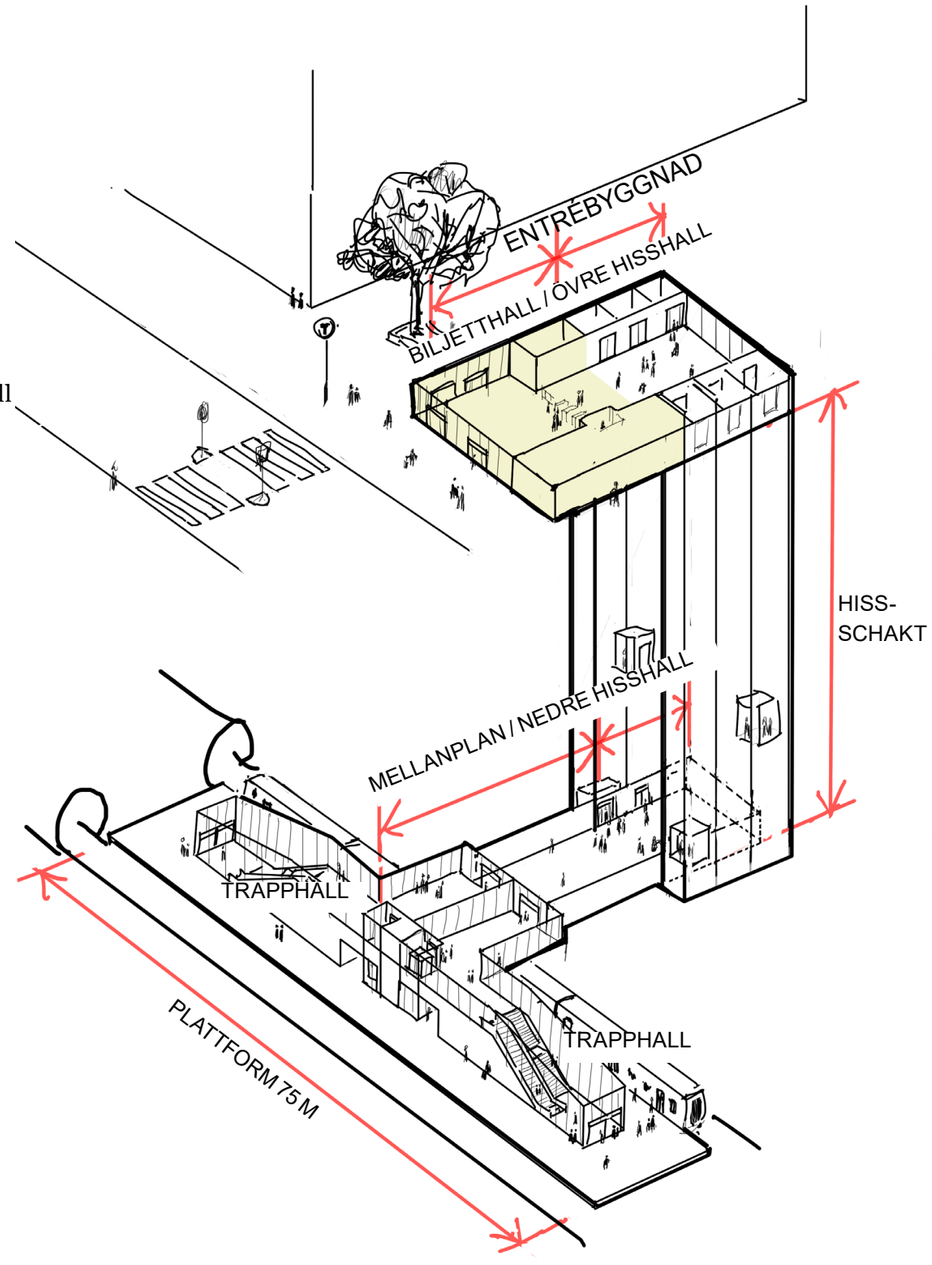
3.2 Grundförutsättningar

Grundförutsättning för de nya stationerna är att de utformas enligt enhetliga principer. Plattformsrummet är detsamma i alla stationer med undantag för Fridhemsplan, där utformningen av nya delar påverkas av strukturen i befintlig anläggning.

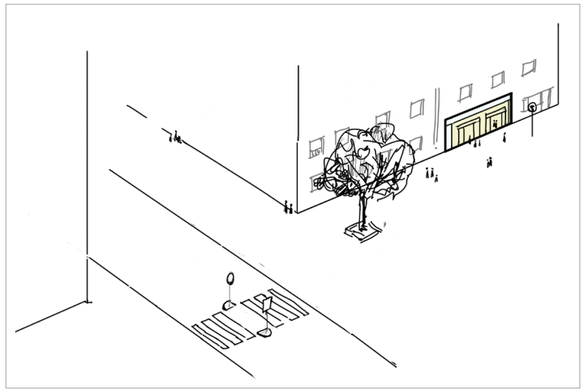
Byggnadstekniska lösningar och material är återkommande på stationerna. Plattformarna är 75 meter långa med en trapphall i mitten som förbinder plattformen med det ovanliggande mellanplanet. I vardera ände av trapphallen finns en fast trappa och en uppåtgående rulltrappa samt centralt placerade hissar.

Den övre och nedre hisshallen där resenären når högkapacitetshissarna har genomgående samma utformning för att bidra till en trygg resa längs med linjen med orienterbarhet och igenkänning som viktiga ledord i gestaltningen.

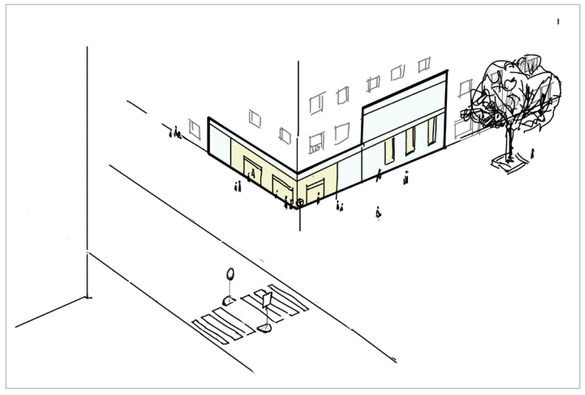
Entrébyggnaden integreras i ett kvarter eller utformas som fristående byggnad beroende på plats och planerad stadsutveckling vid respektive stationsläge.



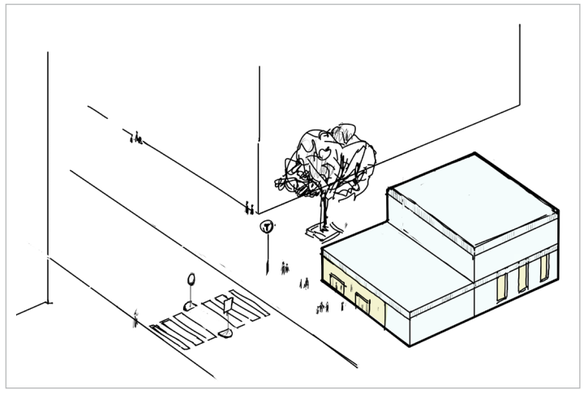
24: Stationsanläggningens struktur.



25: Entré som integreras i en bottenvåning.



26: Entré över hörn i bottenvåningen av ett kvarter.



27: Entré i fristående byggnad eller tillbyggnad.

3.3 Gestaltningsprinciper

3.3.1 Exteriör

Stationerna på linjen har en enhetlig konstruktion med möjlighet till platsanpassad utformning av exteriörer. Fasadprinciperna, entrépartierna och T-emblemet ger stationerna en enhetlig och gemensam identitet för igenkänning i stadsrummet. Platsanpassningen sker genom olika ytbehandling, färgsättning och konst.

Stationsbyggnadens konstruktion av prefabricerade betongelement ger förutsättningar för olika fasadindelningar i syfte att bryta ner skalan och förhålla sig till det lokala sammanhanget. Indelningen kan förstärkas med inslag av andra material, exempelvis keramik, tegel eller cementmosaik samt med olika kulörer, reliefer, mönster, struktur och textur i fasadbehandlingen. Utöver detta kommer fasaderna att ha inslag av konst.

Öppningar i fasaden så som ventilationsgaller och andra tekniska funktioner ska antingen integreras i materialet för god helhetsverkan eller medvetet artikuleras för att ge fasaden ytterligare uttryck.

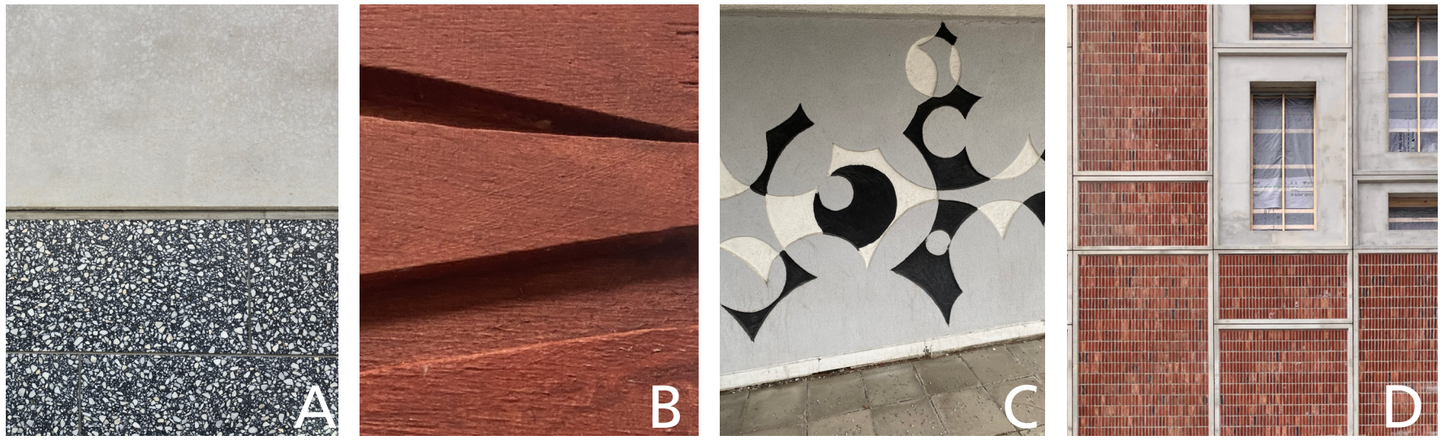
Där högkapacitetshissar vetter mot publika ytor, är uppglasning av hisshall eller hisschakt i fasad mot gata ett återkommande tema. Uppglasningen tillför dagsljus och utgör en trygghetsskapande koppling mellan stadsrummet och stationsmiljön.



28: Exempel på principer för volymhantering, fasadindelning och uppglasning av hisshall.



29: T-symbolen. Foto: Holger Ellgaard



30: Exempel på olika kulörer, reliefer, mönster, struktur och textur i fasadbehandlingen.

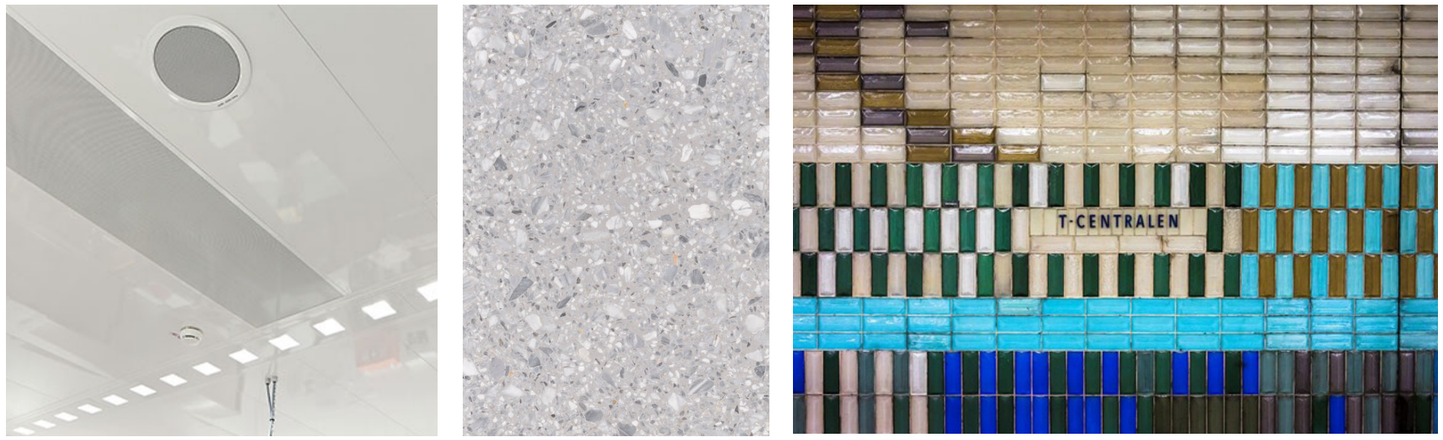
Gestaltningens utgångspunkter

3.3.2 Interiör

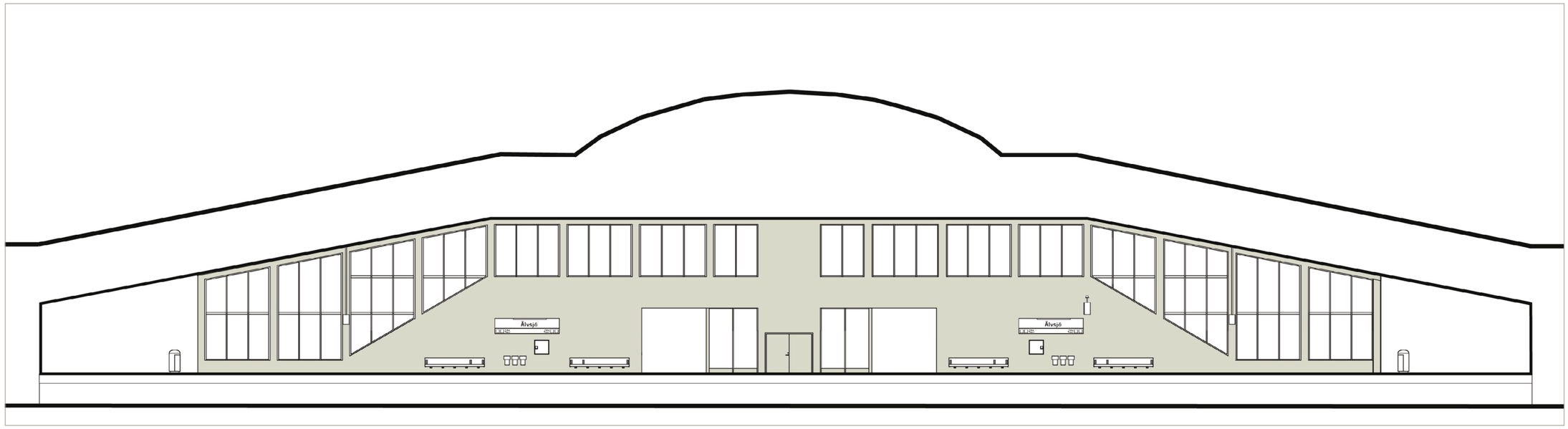
Gestaltningen av stationsinteriörerna längs Gul linje följer en gemensam ordning, där ytor som golv, väggar och undertak utförs lika på stationerna medan kulör- och mönstersättning anpassas till den stationsspecifika konsten.

Genom en unik konstnärlig gestaltning för varje station kan resenären känna igen sig redan från tåget. Den stationsspecifika konsten skapar orienterbarhet och en naturlig variation som gör resenärsmiljön rik och intressant. Ytor och former för konsten beskrivs närmare i konstprogrammet som tas fram i kommande skede.

Placering och utformning av inredning som skyltar, bänkar, papperskorgar och brandposter utförs likadant på alla stationer.



31: Exempel på interiöra material: undertak med infälld teknik, terrazzogolv och klinkerklädd vägg med konstnärligt uttryck. (Foton: Sweco)



32: Elevation av interiör med gestaltningsprinciper för glaspartier, tak, väggar och möblering. Hela väggytan kan utformas med byggnadsintegrerad, stationsspecifik konst.

4. Stationsutformning

4.1 Stationens publika rum

De publika rummen organiseras likartat på alla stationer undantaget Fridhemsplan och till viss del Liljeholmen som kopplas samman med befintliga stationer.

Stationstypen är ny i Stockholms tunnelbana med korta plattformar och en vertikal resa med högkapacitetshissar från biljetthall till plattform. De publika rummen som resenären rör sig genom är följande

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

1 2 Entrén och biljetthallen

Från entrén i marknivå når resenären biljetthallen och den övre hisshallen. *Se illustration på s.16 och hela rumssekvensen på nästa sida.*

3 4 Hisshallarna

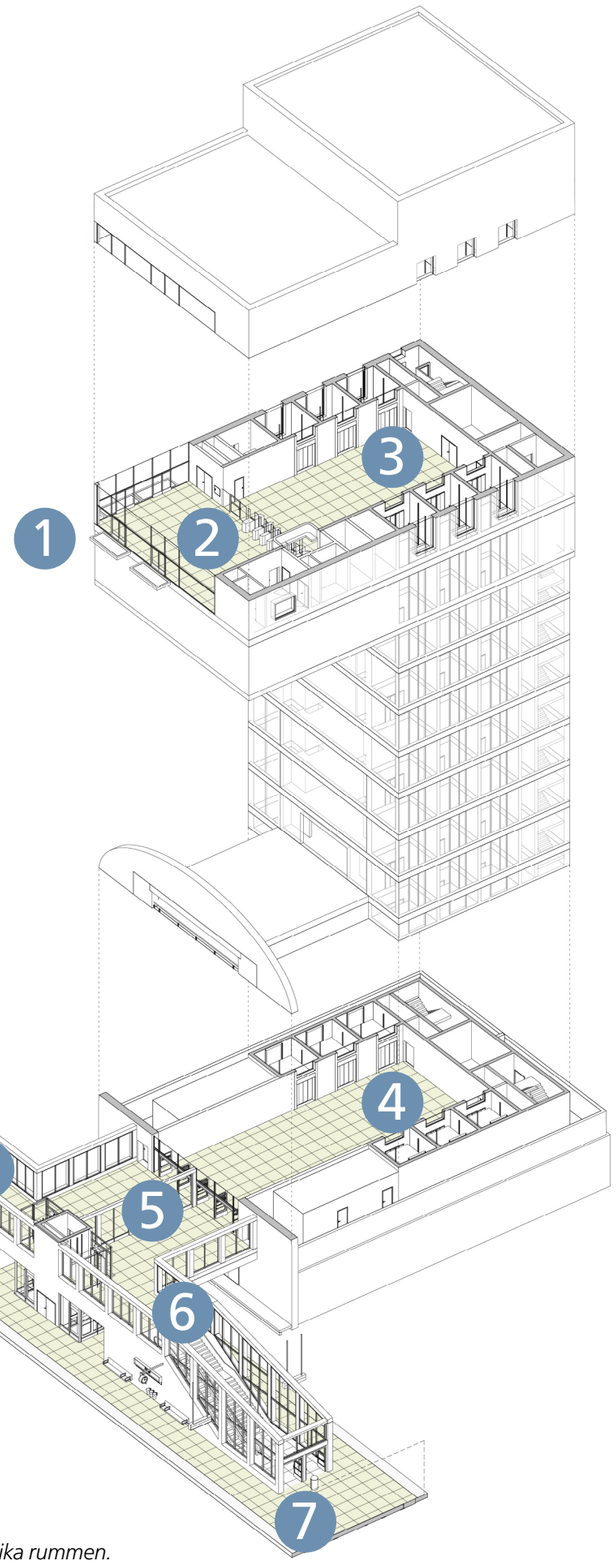
Resan mellan den övre hisshallen i markplan och den nedre hisshallen på mellanplanet sker med rymliga högkapacitetshissar. *Se illustration på s.17 och hela rumssekvensen på nästa sida.*

5 Mellanplanet

På mellanplanet rör sig resenären rakt fram mot plattformen och väljer sedan höger eller vänster trapphall. *Se illustration på s.18 och hela rumssekvensen på nästa sida.*

6 7 Trapphallarna och plattformsrummet

Trapphallarna förbinder mellanplanet med plattformsrummet via trappor, uppåtgående rulltrappor samt hissar som är centralt placerade med gott om svängrum och plats för att vänta i rusningstrafik. *Se illustration på s.19 och hela rumssekvensen på nästa sida.*

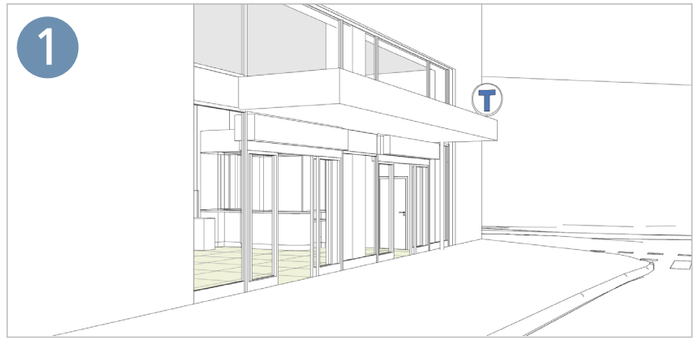


33: Diagram av anläggningen och de publika rummen.

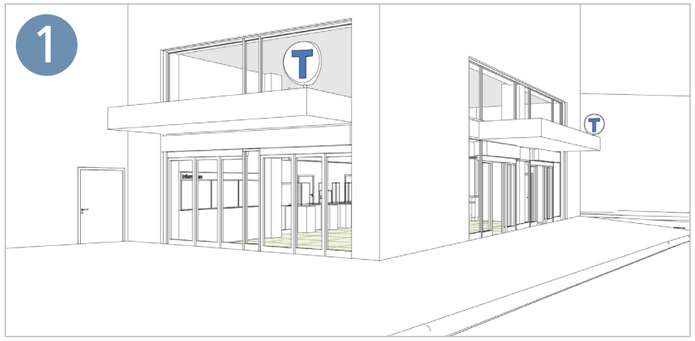
4.2 Från entré till plattform

Resenären förflyttar sig genom stationen från entré till plattform genom tydliga och överblickbara publika rum som gör det lätt att orientera sig.

Förflyttningen nedåt från entré till plattform, eller i motsatt riktning uppåt från plattform till entré, sker både horisontellt i de olika nivåerna och vertikalt med hissar och trappor. Alla publika rum är enkla och tydliga i sin geometri för överblickbarhet och trygghet. Strukturen hjälper resenären att orientera sig både under mark och i gatuplan.



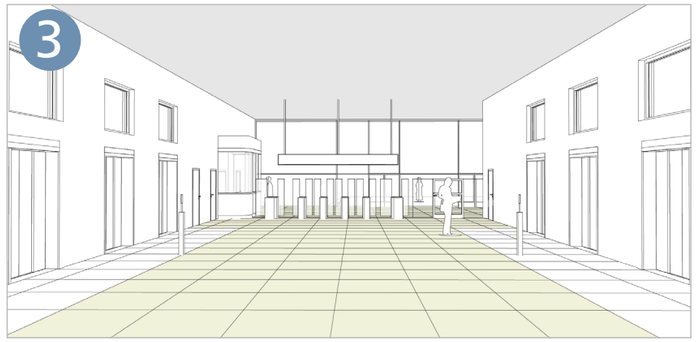
34: Entré enkelsidig.



35: Entré över hörn.



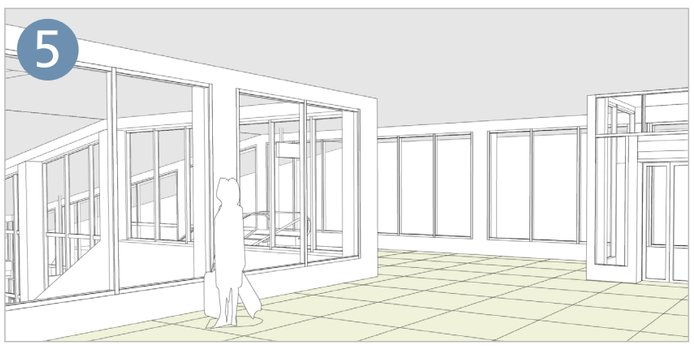
36: Biljetthallen.



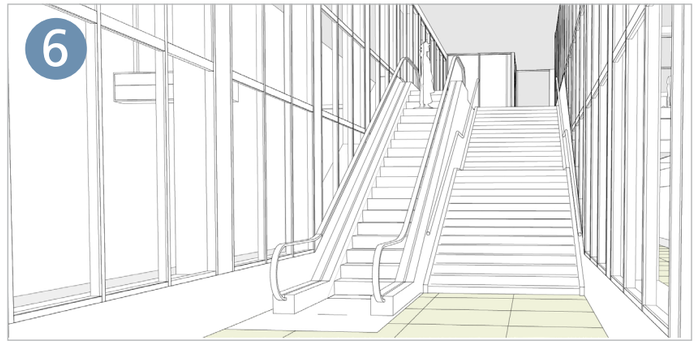
37: Övre hisshallen med överblickbarhet mot biljetthall och entré.



38: Nedre hisshallen med överblickbarhet mot trapphallar till plattform.



39: Mellanplanet och vänstra trapphallen.



40: Trapphallen med vy upp mot mellanplanet.



41: Plattformsrummet.

Stationsutformning

4.2.1 Entrén och biljetthallen

Resenären når biljetthall och spärrlinje genom entréns glasade skjutdörrar. Överblick och naturlig orientering är ett viktigt tema för utformningen. Redan från biljetthallen syns den övre hisshallen tydligt på andra sidan spärrlinjen, och omvänt har resenären utblick mot det fria från hisshallen.



42: Biljetthallen med spärrlinjen och den övre hisshallen i fonden.

4.2.2 Hisshallarna

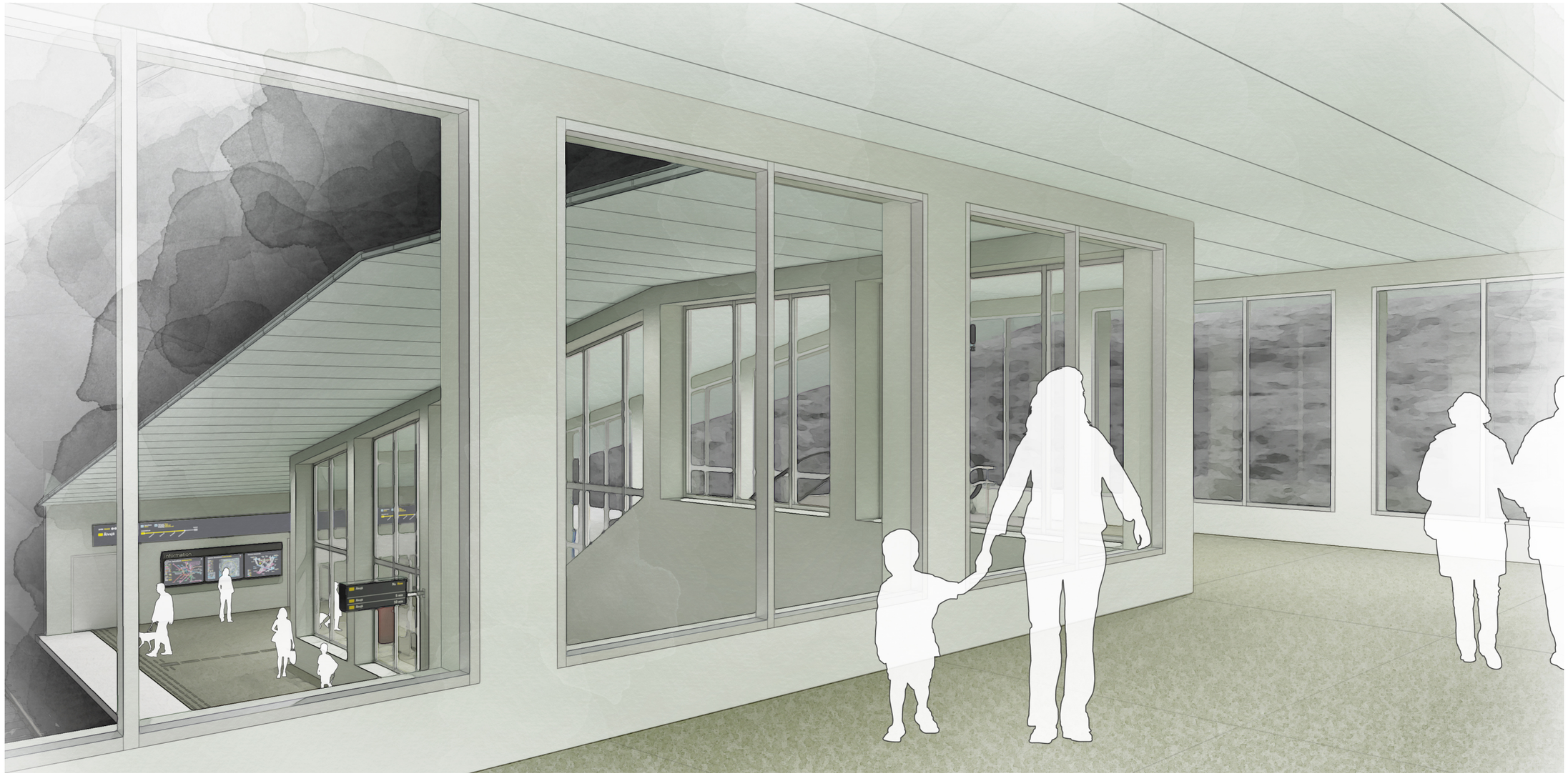
I både den övre och nedre hisshallen finns definierade ytor för väntan och utpassering från hissar. I den övre hisshallen förtydligas den vertikala resan av glasade ytor ovanför hissdörrarna. Från den nedre hisshallen rör sig resenären rakt fram på mellanplanet mot hissar och trapphallar ner till plattformen. Den nedre hisshallen utformas för att ge en upplevelse av ljus och rymd även under mark. Tydlig information hjälper resenären att orientera sig och hitta ledig hiss.



43: Nedre hisshallen med mellanplanet i fonden.

4.2.3 Mellanplanet

Mellanplanet leder resenären rakt fram till de två trapphallarna och två centralt placerade hissar, där det finns plats för resenärer med rullstol, rullator eller barnvagn. Uppglasade väggar med sikt ner mot tågen hjälper resenären att orientera sig och skapar kontakt mellan plattform och mellanplan.

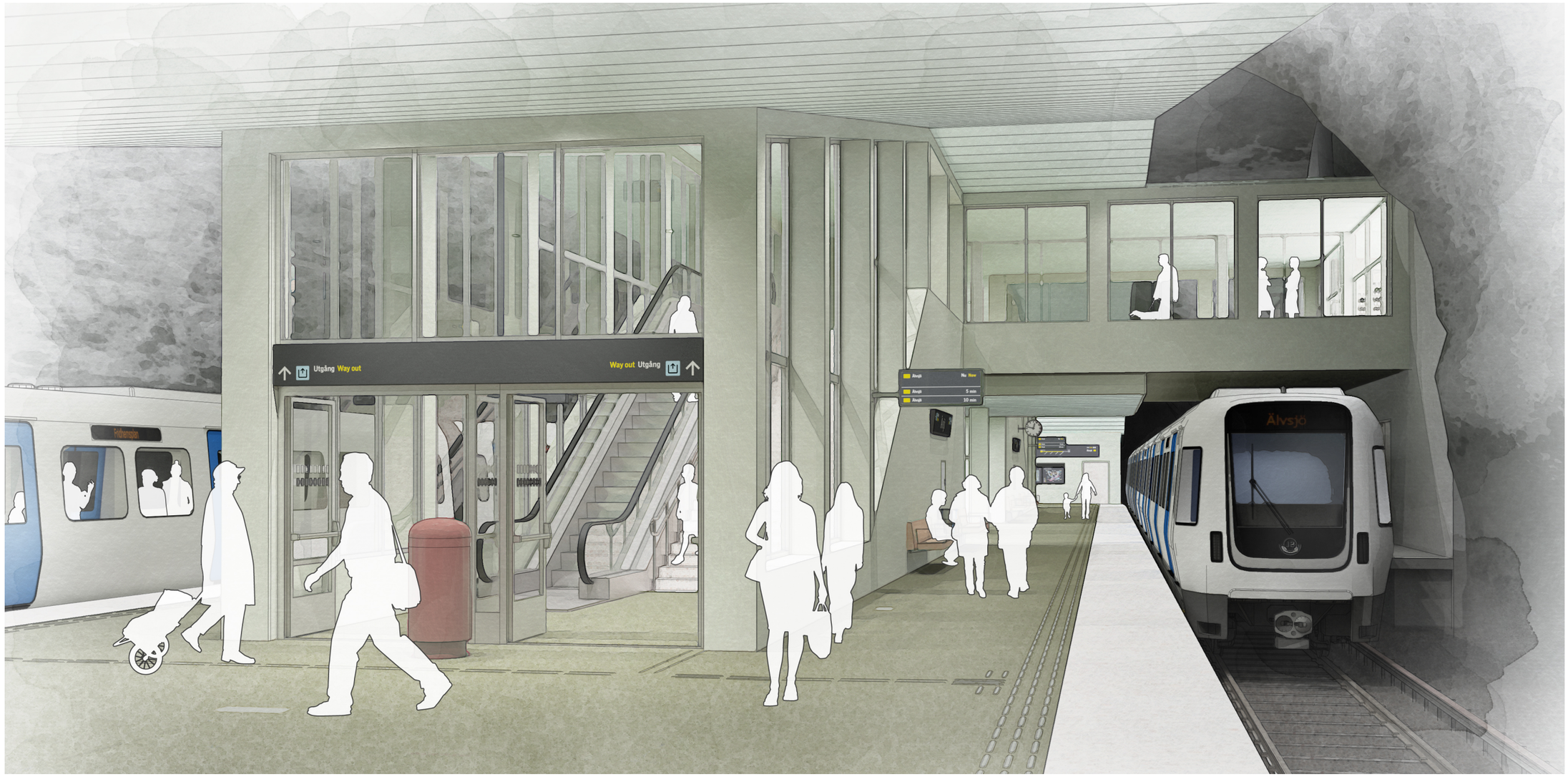


44:Mellanplanet med sikt ned mot plattformen genom uppglasade väggar.

4.2.4 Trapphallarna och plattformsrummet

De två trapphallarna har gångtrappa och uppåtgående rulltrappa till mellanplanet. Plattformen är anpassad till korta tåg som går i femminuterstrafik i båda riktningarna. Plattformsrummet gestaltas som ett helt rum med ett stort omslutande undertak. De delvis exponerade oregelbundna bergytorna behandlas med infärgad sprutbetong.

Skyltar och bänkar placeras längs väggen mot trapphallarna och lämnar övriga ytor fria för flöden på plattformen. I mitten av plattformsrummet finns hissar och tvärpassager mellan de två plattformssidorna.



45: Plattformsrummet med en av trapphallarna och sikt upp mot mellanplanet.

5. Stationerna

5.1 Station Fridhemsplan

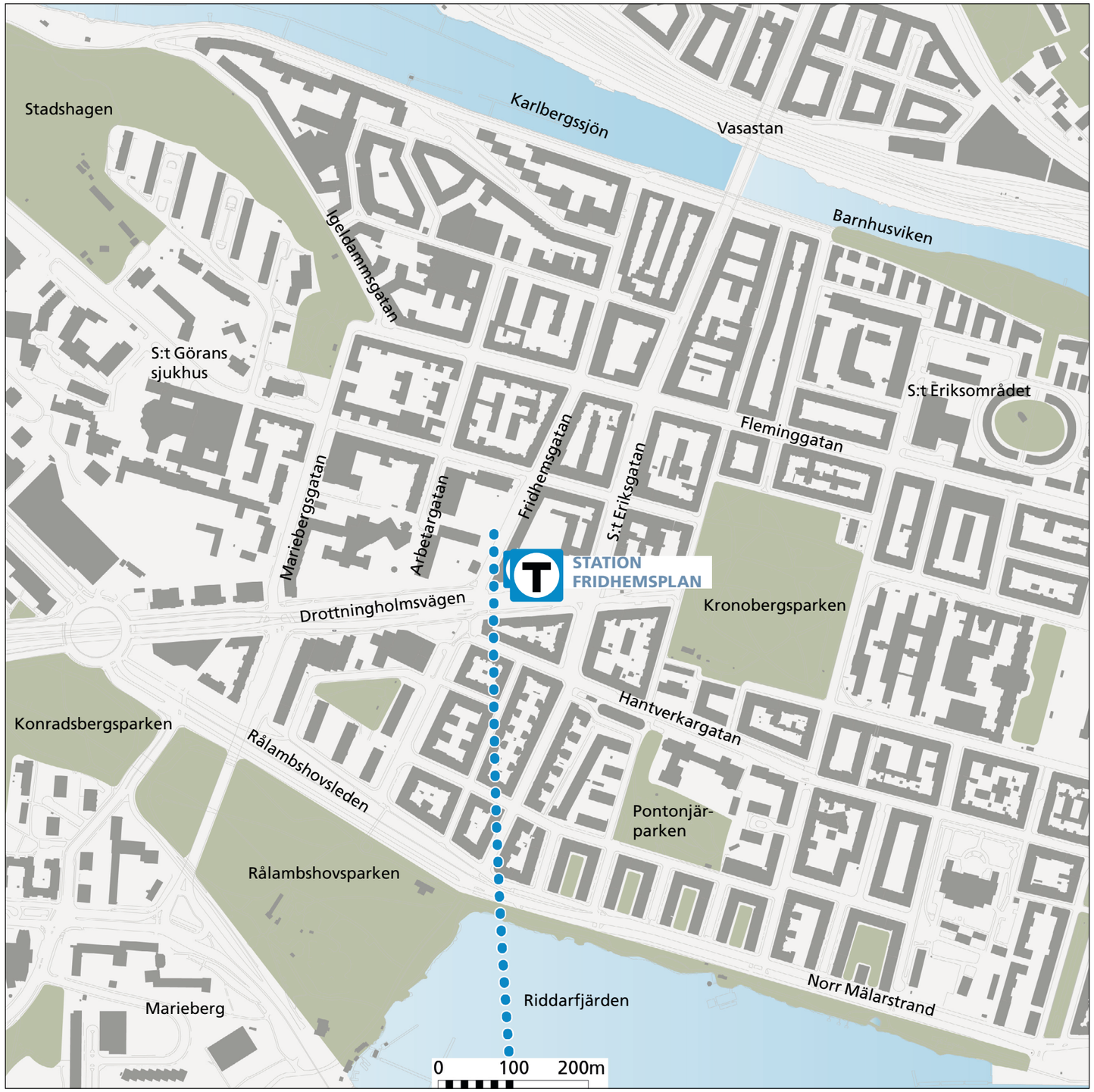
När station Fridhemsplan byggs ut med den nya plattformen, ansluter Gul linje till den befintliga anläggningen via en förbindelsegång under mark. Ökade flöden och fler förbindelser till Söderort kommer på sikt att tillföra stadsbyggnadskvaliteter med en bättre integration av inner- och ytterstad.

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 spårbunden förbindelse med innerstan. Kungsholmen får därmed en ännu starkare roll som knutpunkt för stora upptagningsområden, vilket på sikt förväntas prägla utvecklingen av bottenvåningar och verksamheter i stadsdelen.



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



47: Utblick mot det fria över spärrlinjen på Fridhemsplan.



48: Spärrlinjen på Fridhemsplan med nedgång till Grön linje rakt fram.



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

Station Fridhemsplan

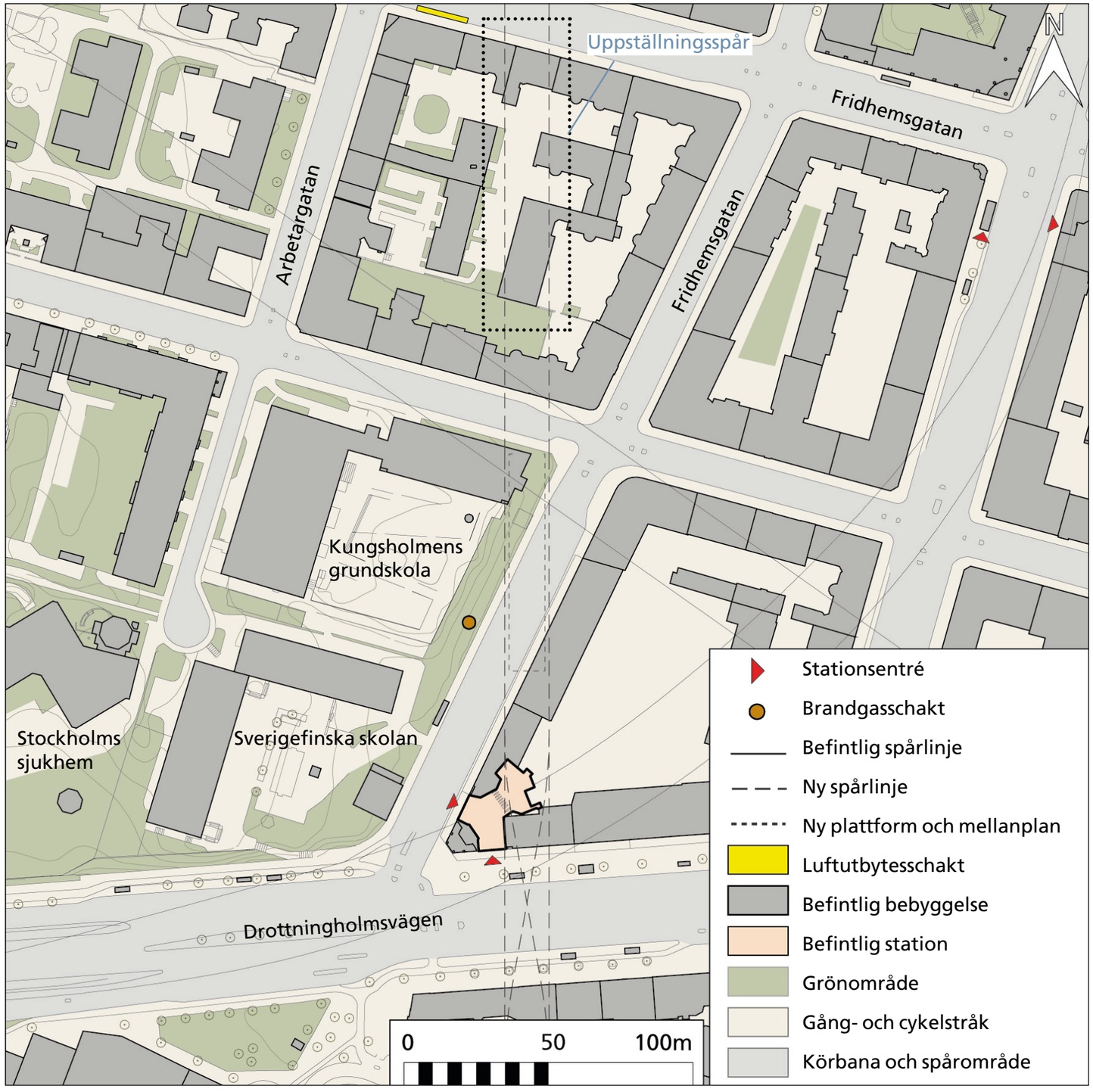
5.1.3 Stationen i stadsbilden

I station Fridhemsplan byggs inga stationsdelar ovan mark och därför påverkas inte stadsbilden av någon ny entrébyggnad. De nya plattformarna kommer att ligga under befintlig anläggning och samma entréer kan användas för Grön, Blå och Gul linje. Teknikbyggnader nära station Fridhemsplan beskrivs i kapitel 6.

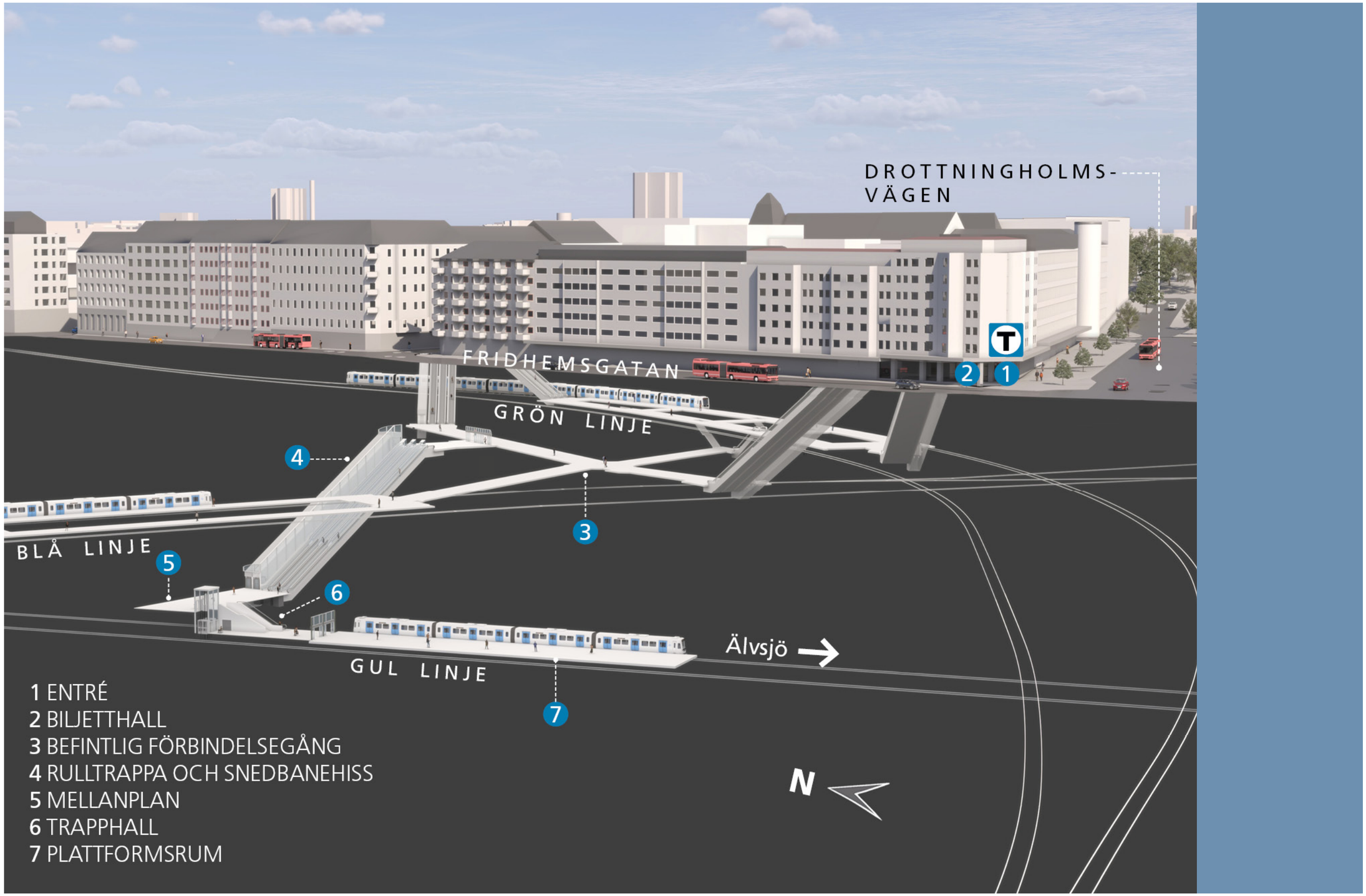
5.1.4 Stationsmiljön på Fridhemsplan

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.



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

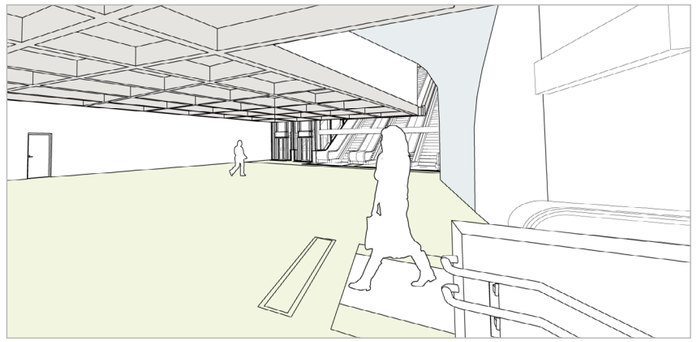


51: Illustration av station Fridhemsplan som visar den utbyggda anläggningens utformning och den befintliga byggnaden med tunnelbanans entré i markplan.

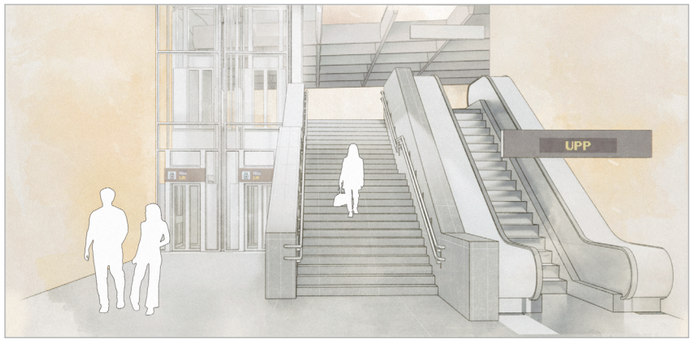
Station Fridhemsplan

5.1.5 Mötet mellan ny och befintlig station

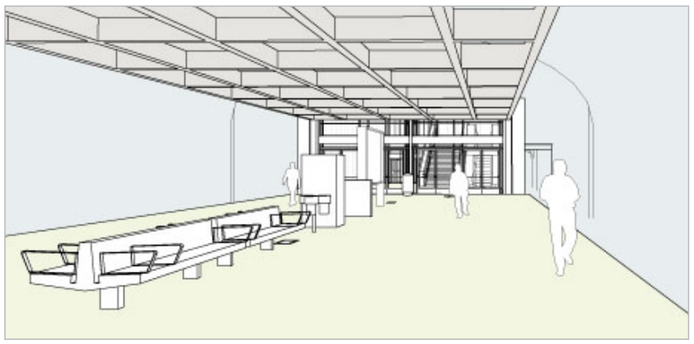
Den nya stationen ansluter till den befintliga gång som idag förbinder biljetthallarna vid Fridhemsplan respektive Fleminggatan / St Eriksgatan / Västermalmsgallerian med Blå och Grön linje. För att underlätta orienteringen, markeras anslutningspunkten arkitektoniskt och konstnärligt.



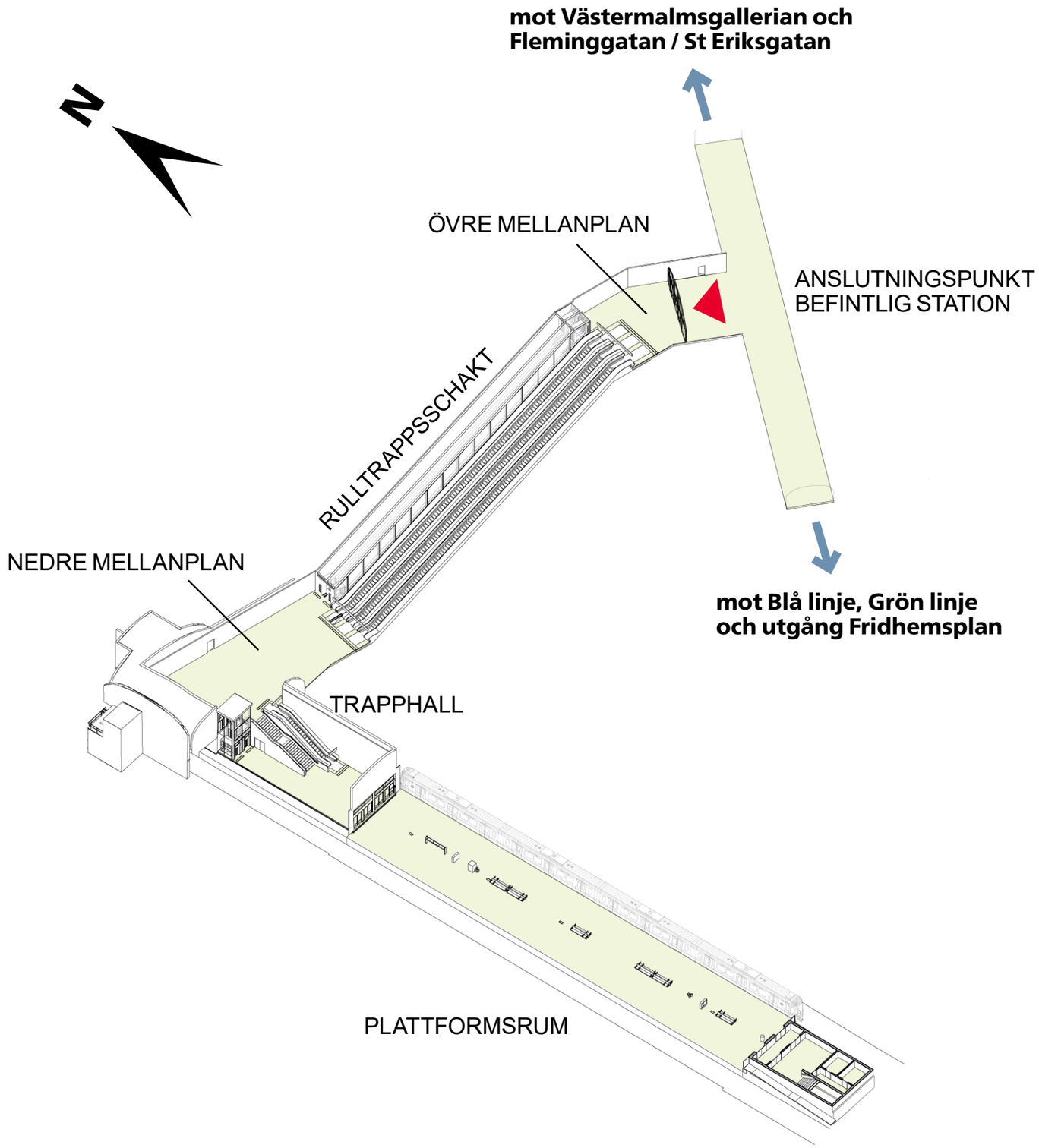
52: Nedre mellanplan, vy mot rulltrappsschakt till övre mellanplan.



53: Trapphallen till nedre mellanplan, vy från plattformen.



54: Plattformsrummet med trapphallen i fonden.



55: Den nya anläggningen med entrépil vid koppling till befintlig förbindelsegång.



56: Mötet mellan ny och befintlig station genom en anslutningspunkt från förbindelsegången.

Station Fridhemsplan

5.1.6 Övre mellanplan och rulltrappsschakt

Utformningen av de nya stationsdelarna på Fridhemsplan är anpassade till det arkitektoniska uttrycket vid anslutningspunkten. Redan på det övre mellanplanet syns ett undertak uppbyggt av ramar, en smäckrare omtolkning av det ramverk som präglar Blå linje.

Samma undertak återkommer sedan i de publika rummen nedåt.I likhet med bergrum på Blå linje, exponeras och målas berg hela vägen ned till golv och är synligt genom ramverkets öppningar.



57: Övre mellanplanet med hissar och rulltrappsschakt till nedre mellanplanet.

Station Fridhemsplan

5.1.7 Plattformsrummet

Plattformsrummet är överblickbart med centralt placerad möblering och skyltning. Undertaket fortsätter längs hela plattformens längd och och skapar kontinuitet för resenären genom ett enhetligt uttryck i de nya stationsdelarna. Berget exponeras och blir belyst med särskilda armaturer för att ge resenären en känsla av rymd.



58: Plattformsrummet med trapphallen till nedre mellanplan i fonden.

5.2 Station Liljeholmen

Söder om Stockholms innerstad utvecklas Liljeholmen till en allt större stadsdel av flera olika aktörer, där även Lövholmen bebyggs med nya bostäder. Genom en överdäckning av befintliga spår planeras en utbyggnad av gallerian, nya och utbyggda kontorshus samt hotell.

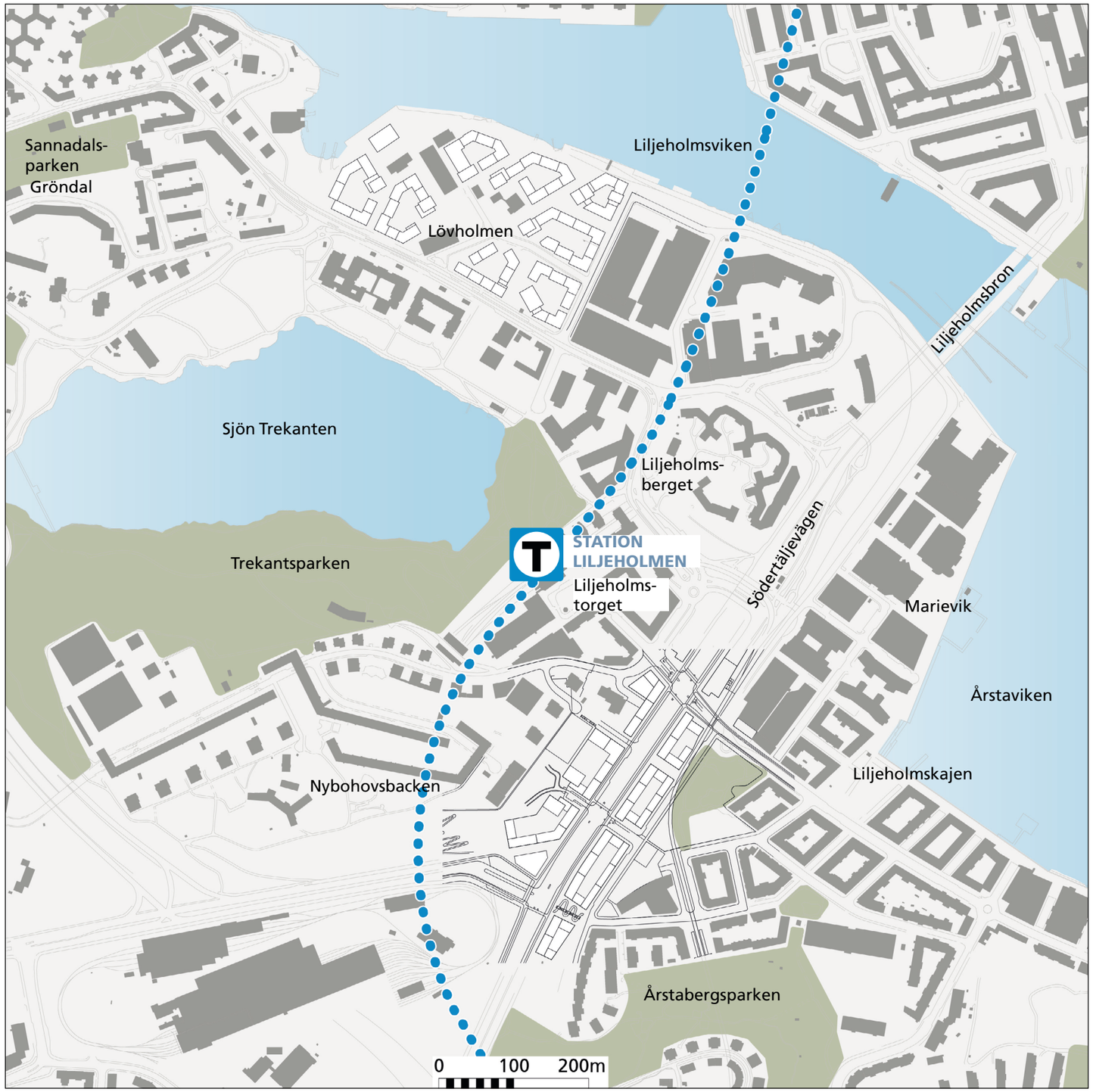
5.2.1 Nuläge

Liljeholmen söder om Stockholms innerstad består av flera bostadsområden från olika tidsepoker. Vid Liljeholmens centrum ligger Liljeholmstorget Galleria, som öppnade 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. Vid färdigställandet kan området komma att ha vuxit med cirka 5 500 bostäder, kontorsarbetsplatser, centrumfunktioner samt ett flertal olika verksamheter såsom skola, idrottshall, hotell, restauranger och kulturetableringar.



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



60: Liljeholmstorget och norra biljetthallen, en av de befintliga entréerna till tunnelbanans Röda linje.



61: Sjön Trekanten, vy mot väst med Nybohovsbacken till vänster och Gröndal till höger i bilden.



62: Trekantsparkens möte med södra biljetthallen och Liljeholmstorget. Vy mot söder och Nybohovsbacken.

Station Liljeholmen

5.2.3 Stationen i stadsbilden

Liljeholmen med sjön Trekanten och Trekantsparken utgör ett stort stads- och landskapsrum, där den kommande utbyggnaden av Liljeholmen galleria bidrar till än mer urbana kvaliteter. Stadsbilden förändras genom utvecklingen av gallerian, av Lövholmen och av Södertäljevägen. När centrumanläggningen växer görs en överdäckning av spåren mot Trekantsparken, där den nya stationsdelen och dess entré blir en framträdande del av miljön.

5.2.4 Stationsmiljön i Liljeholmen

Liljeholmens södra biljetthall byggs om med större ytor innanför spärrlinjen, en ny hisshall för högkapacitetshissar samt en ny entré mot parken. Hisshallen placeras i förlängningen av biljetthallens befintliga ljusgård med stora glasade öppningar mot Trekantsparken och Liljeholmsgränd. Utformningen bidrar till en trygg miljö genom god överblickbarhet för såväl resenärer som personer i närområdet.

Tunnelbanans tillbyggnad mot Trekantsparken är planerad så att intrycket av baksida mot parken ersätts av öppna och välkomnande fasader med breda trappor till torgets nivå. I samband med tunnelbanans utbyggnad, anpassas Trekantsparken med dess strövområden runt sjön. När den nya linjen tas i drift kommer man att kunna röra sig på samma sätt i parken som innan. Stockholms stad ansvarar för parkens planering.



63: Den södra biljetthallen i Liljeholmen byggs ut mot parken. Planerad överdäckning och utveckling av centrum redovisas ej.



64:Illustration av station Liljeholmen som visar den utbyggda anläggningens utformning och ny entré i Trekantsparken

Station Liljeholmen

5.2.5 Stationsentréerna

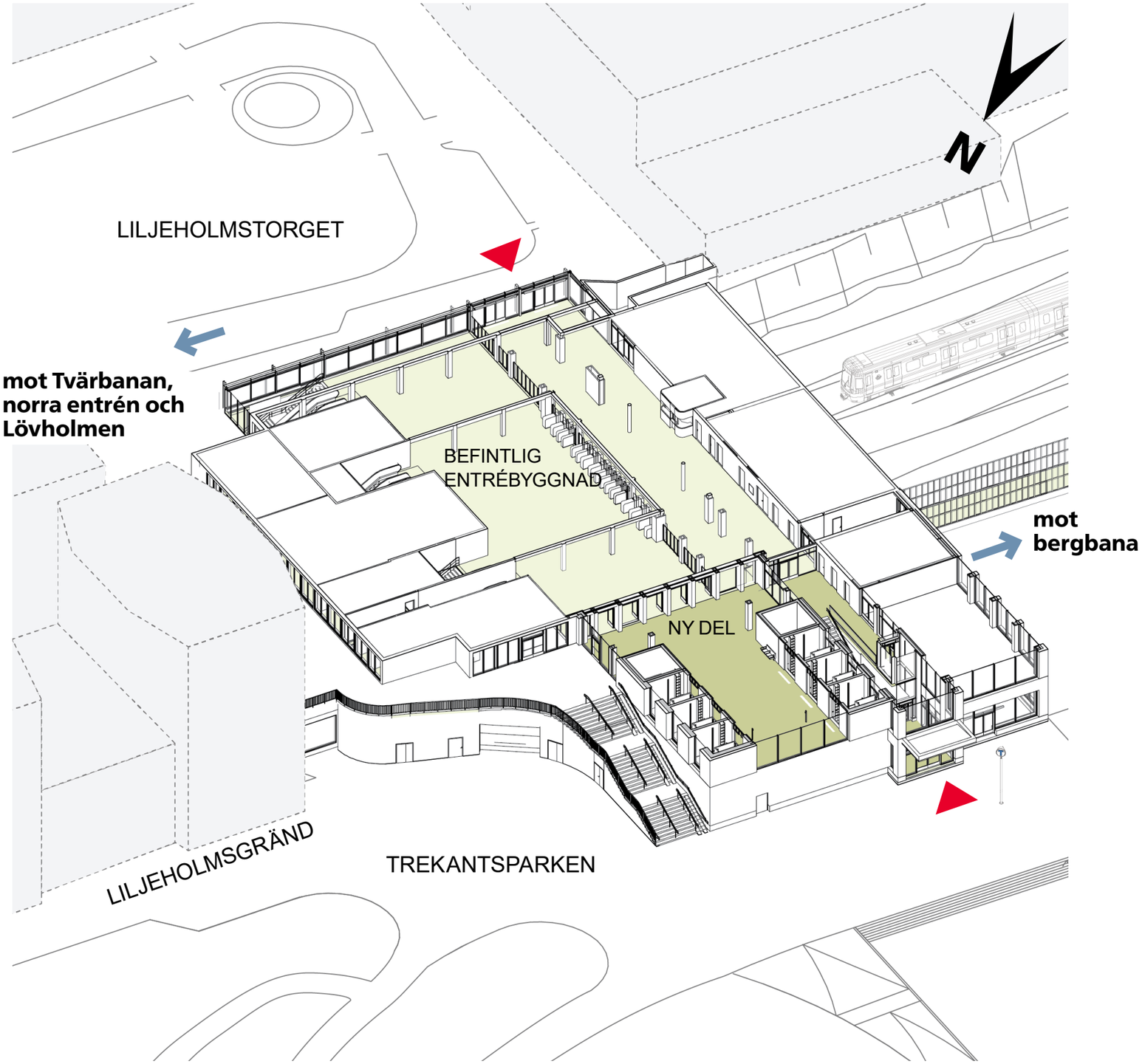
Den befintliga entrén mot Liljeholmstorget flyttas i sidled för att frigöra yta och förhindra trängsel i biljetthallen. Mot Trekantsparken byggs biljetthallen till med en ny, uppglasad hisshall och entré samt en generösare trappa som ersätter dagens förbindelse mellan park och torg.

Fasaderna gestaltas med horisontella band genom fönstersättning, skärmtak och reliefer som knyter an till den befintliga byggnadens fönsterband och välbevarade arkitektoniska kvaliteter. Hisshallens höga fönster samspelar med fasadens horisontella indelning och bottenvåningen möter den nära mänskliga skalan med en högre detaljeringsnivå. En dovt grön kulör signalerar släktskap med den äldre delen, men ger tillbyggnaden dess egen karaktär som harmonierar med grönskan i parken. Ytbehandling av fasadreliefer samverkar med ljuset och skapar liv och detaljering. Genom att teknikpåbyggnaden dras in från fasadlivet och färgsätts med avvikande kulör, bryts den större skalan ner ytterligare.

För att fasaden på den äldre byggnaden fortfarande ska framträda, ansluter de nya volymerna under befintlig takfot. Den nedre delen av den nya byggnaden samspelar med sockelvåningen på angränsande planerade byggnader. Teknikvåningen ovan hissarna samspelar med de högre byggnadskropparna intill.



65: Den äldre, putsade fasaden med fönsterband och välbevarade trädetaljer.



66: Biljetthall, hisshall och stationsentréer mot Liljeholmstorget och Trekantsparken, diagram.



67: Stationsentrén i Trekantsparken, miljöbild. Planerad utveckling av centrum illustreras i vita byggnadskroppar.

5.2.6 Mötet mellan ny och befintlig station

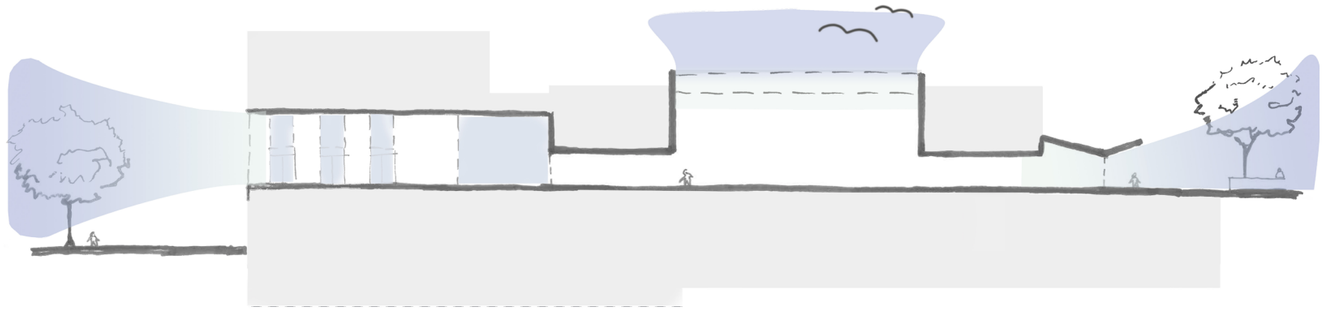
Kopplingen mellan ny och befintlig station sker genom en ny öppning i biljetthallens ljusgård. I samband med utbyggnaden tillförs en publik passage mellan Liljeholmstorget och Trekantsparken utanför spärrlinjen. Innanför spärrlinjen sker alla byten mellan tunnelbanelinjer och bussar under ljusgårdens befintliga taklanterniner. Därmed uppstår en rumssekvens med enkla geometrier och naturligt ljus som gör stationen omedelbart överblickbar.



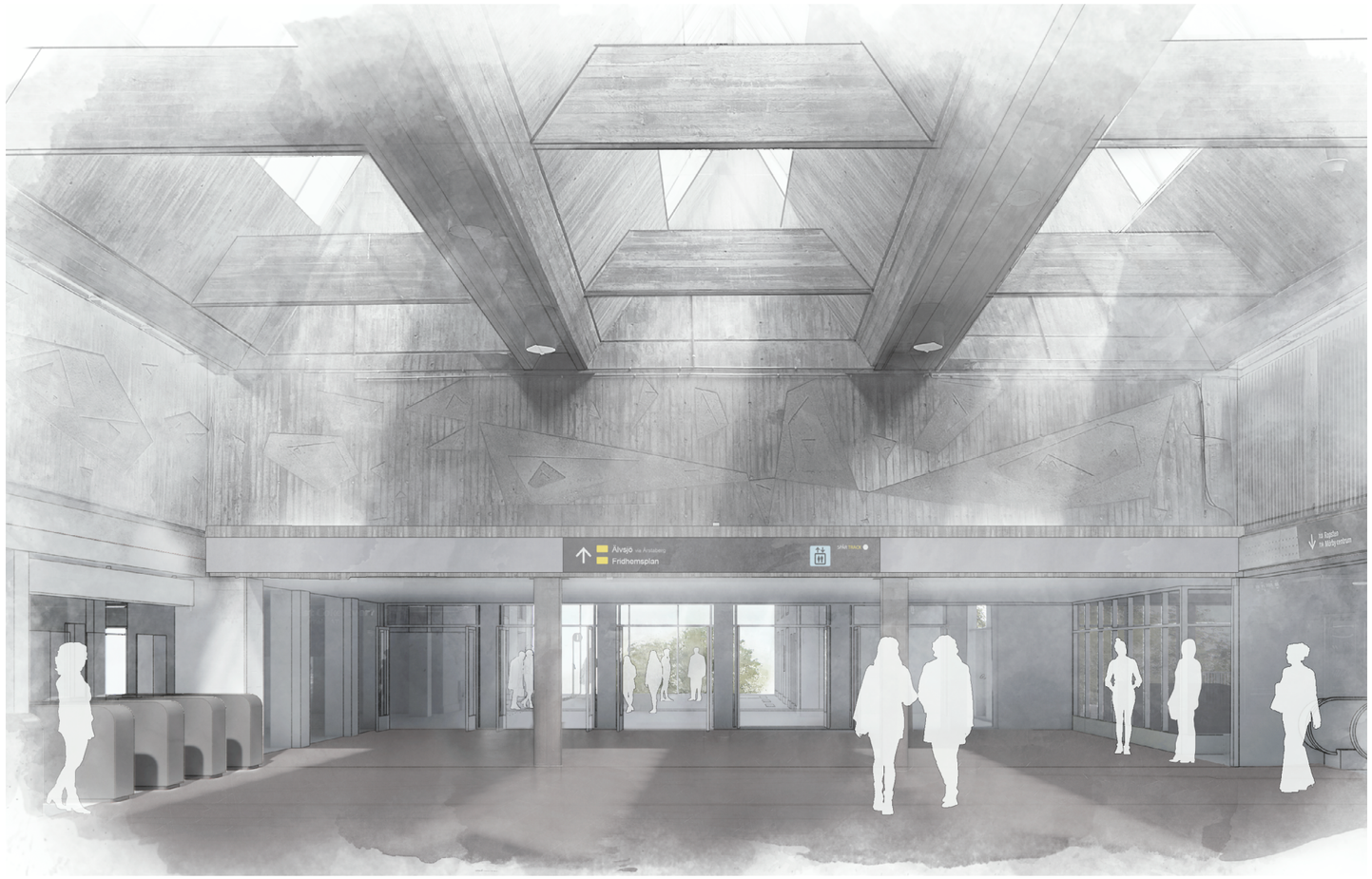
68: Ny förbindelse från parknivå till biljetthallen och ny hisshall.



69: Befintlig biljetthall och ljusgård vid invigningen av stationen 1964.



70: Rumssekvens där enkla geometrier och naturligt ljus leder resenären från den befintliga ljusgården till den nya delen.



71: Den nya hisshallen i fonden av befintlig biljetthall och ljusgård.

5.2.7 Den nya hisshallen

I förlängningen av ljusgården ligger den nya hisshallen med stora glaspartier mot Trekantsparken. Utblickar mot parkens grönska och en generös rumshöjd medger en vilsam väntan på hissarna till den nya plattformen. Både resenären och personen utanför kan känna sig sedd under årstidernas och dygnets mörka timmar. Höga fönster bakom hisschakten gör det även möjligt att överblicka Liljeholmsgränd.



72: Den nya hisshallen med stora glaspartier mot Trekantsparken.

5.3 Station Årstaberg

Den nya bostadsbebyggelsen i Årstaberg växer fram på båda sidor om Västra stambanan med höga flerfamiljshus och en central park. Tunnelbanestationen får sin entré mot Svärdlångsplan söder om pendeltåget.

5.3.1 Nuläge

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

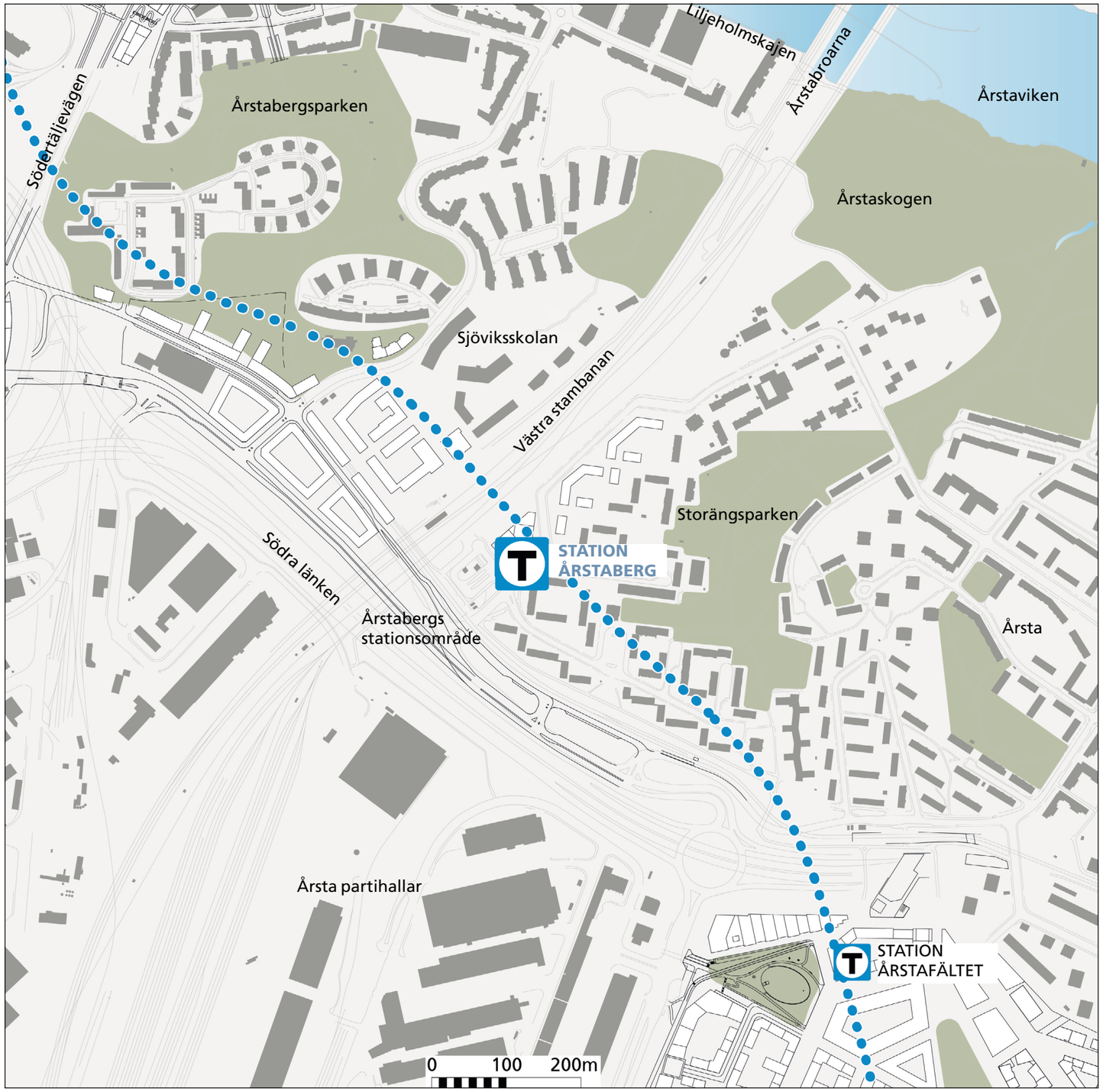
Runt Sjöviksskolan öppnar sig kvarteren med offentliga rum och mötesplatser. Området söder om spåren är än så länge obebyggt och domineras av busstorget som länkar Tvärbanan till pendeltåget. Ett regionalt cykelstråk passerar knutpunkten, som även präglas av Årstabergsvägens storskaliga trafiklandskap.

5.3.2 Stadsdelen i framtiden

Öster om järnvägsspåren planeras bostadsbebyggelse med ca 300 bostäder och en högre volym med kontor. Den planerade tunnelbaneuppgången för Årstaberg ligger placerad i anslutning till den högre volymen inom samma kvarter.

I framtiden är tunnelbanestationen en del av trafiknoden i Årstaberg. Stationsplatsen byggs om och Svärdlångsplan blir en tydligare knutpunkt för resenärer 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 kontorshus längs Södra länken. Planen möjliggör en flytt av den befintliga busstorminalen på Svärdlångsplan till den södra sidan av tvärbanehållplatsen.



73: Stationen integreras i ett av de nya kvarteren nära pendeltåg och Tvärbana. Grå bebyggelse är befintlig och vit bebyggelse är planerad.



74: Tvärbanans hållplats i Årstaberg.



75: Entrén till pendeltågsstationen under broarna.



76: Passagen från Tvärbanan till pendeltågsstationen.

Station Årstaberg

5.3.3 Stationen i stadsdelen

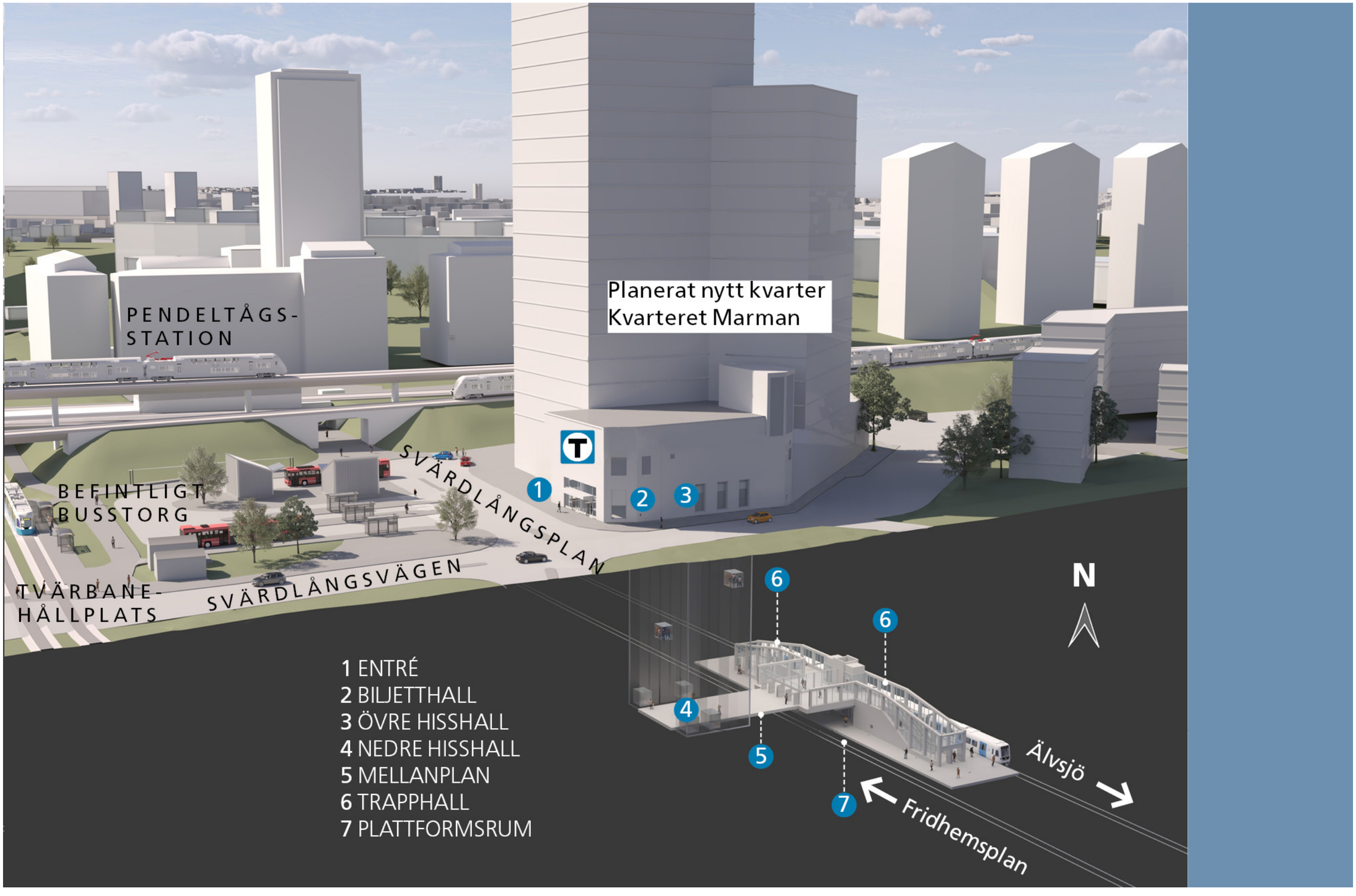
Tunnelbanans entré mot Svärdlångsplan blir en del av en redan etablerad kollektivtrafiknod, och platsen får med den nya bebyggelsen ett mer urbant uttryck. Ett regionalt cykelstråk går längs med Årstabergsvägen.

Svärdlångsplan utvecklas som attraktiv målpunkt med utökad service för boende i närområdet och som knutpunkt för resenärer som ska till och från Årstabergs station med bussen, pendeltåget, Tvärbanan och tunnelbanan.

Stationsbyggnaden integreras i ett kommande kvarter med verksamheter, kontor och bostäder. Gestaltningen sker i samverkan med övriga byggaktörer och förhåller sig till helheten på platsen samtidigt som entrén annonseras tydligt i stadsbilden.



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



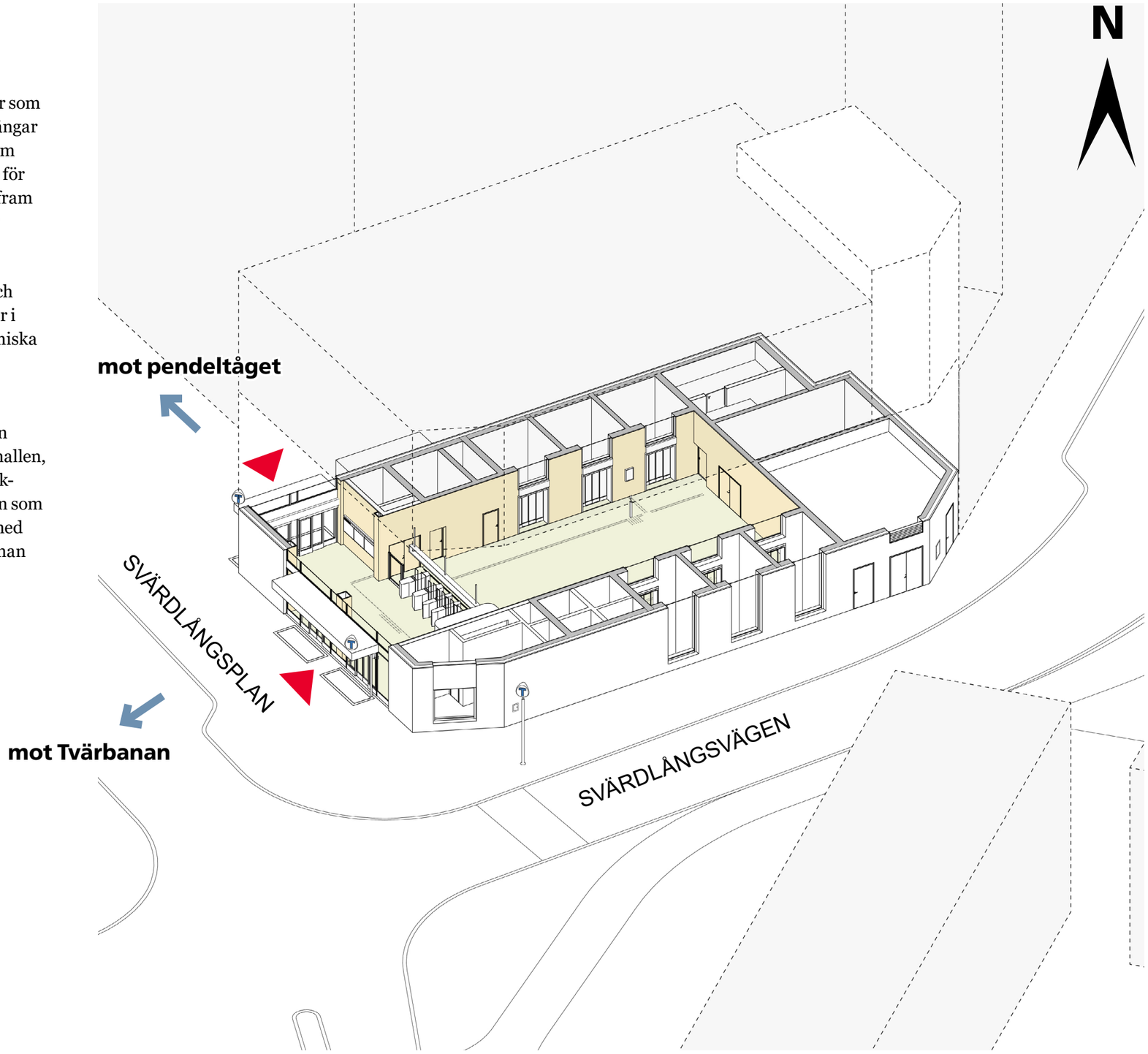
78: Illustration av station Årstaberg som visar anläggningens utformning och den nya byggnaden med tunnelbanans entré i markplan.

5.3.4 Stationsentrén i stadsrummet

Årstabergs stationsentré placeras i hörnet av ett nytt kvarter som planeras för kontor och centrumändamål. Det finns två ingångar från gatan: en som vänder sig mot Svärdlångsplan och en som vänder sig mot pendeltågsstationen. Entréhallen glasas upp för god orientering vid ankomst till stationen samt för att lyfta fram tunnelbanan i stadsrummet. Framför entrén finns plats för angöring till stationen.

Biljetthallens fasad bryts ner i skala med både horisontell och vertikal indelning av fasadelement med fönsteromfattningar i kontrasterande material. Delar av fasaden utförs med keramiska plattor i samverkan mellan arkitekt och konstnär.

Från entré och biljetthall är riktningen tydlig mot den övre hisshallen som ligger direkt innanför spärrlinjen. Resenären färdas vidare med högkapacitetshiss ner till den nedre hisshallen, mellanplanet och plattformen. Den nya stationstypen i Stockholms tunnelbana kännetecknas av vertikal kommunikation som är synlig i gaturummet med fönsterglas i hisschakten. Därmed tillförs även dagsljus till hisshallen samtidigt som tunnelbanan och dess funktioner annonseras utåt.



79: Stationsentrén i stadsrummet, diagram.



80: Stationsentrén i stadsrummet, miljöbild.

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 nära ett planerat stadsdelstorg, en park och Tvärbanan.

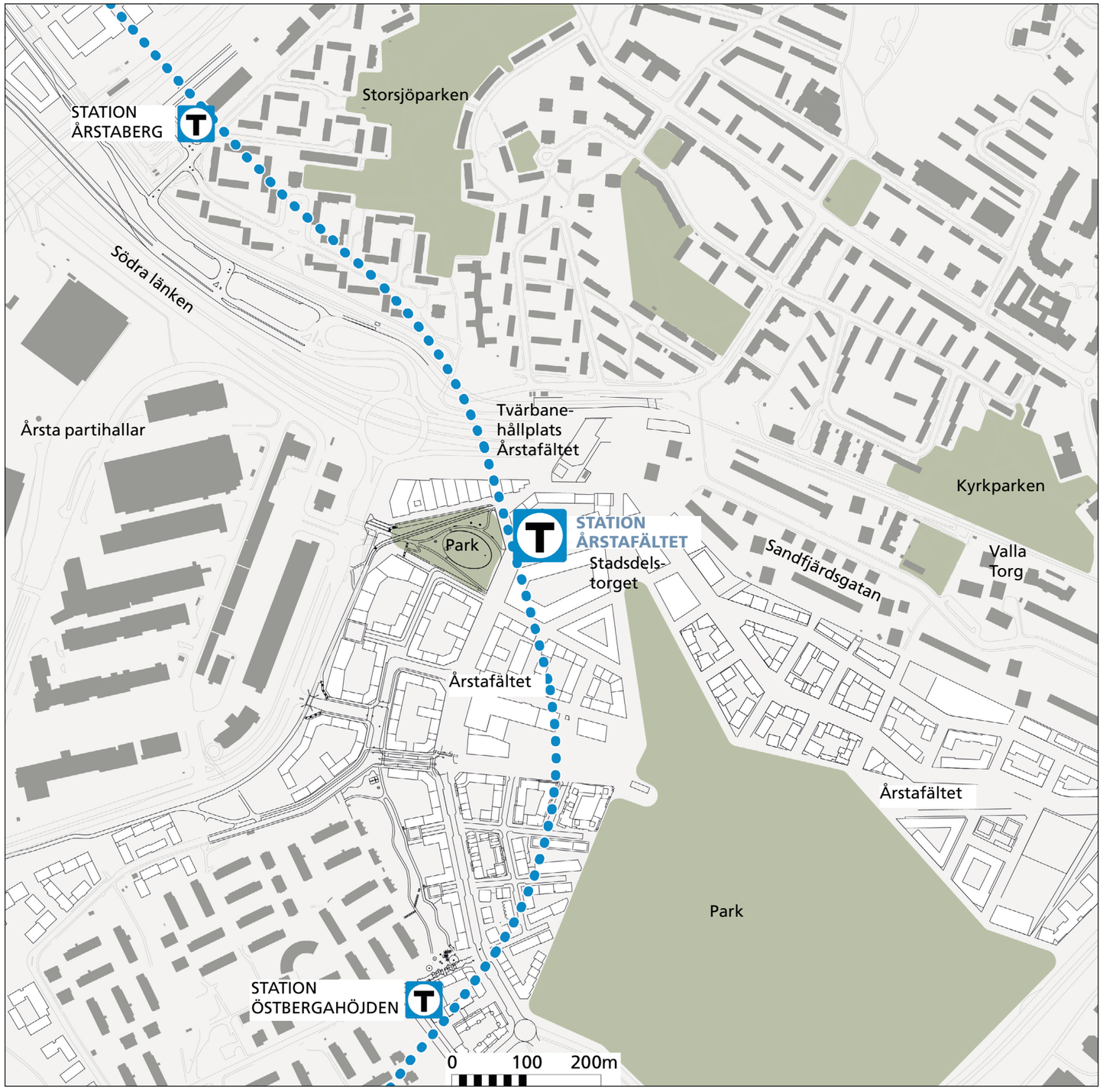
5.4.1 Nuläge

Årstafältet ligger söder om Årsta och strax sydöst om Årstaberg. 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 Årstaberg, Årsta och Östberga. 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.



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



82: Illustrationsplan för utvecklingen på Årstafältet.



83: Gränsen mellan Östberga och Årstafältet.

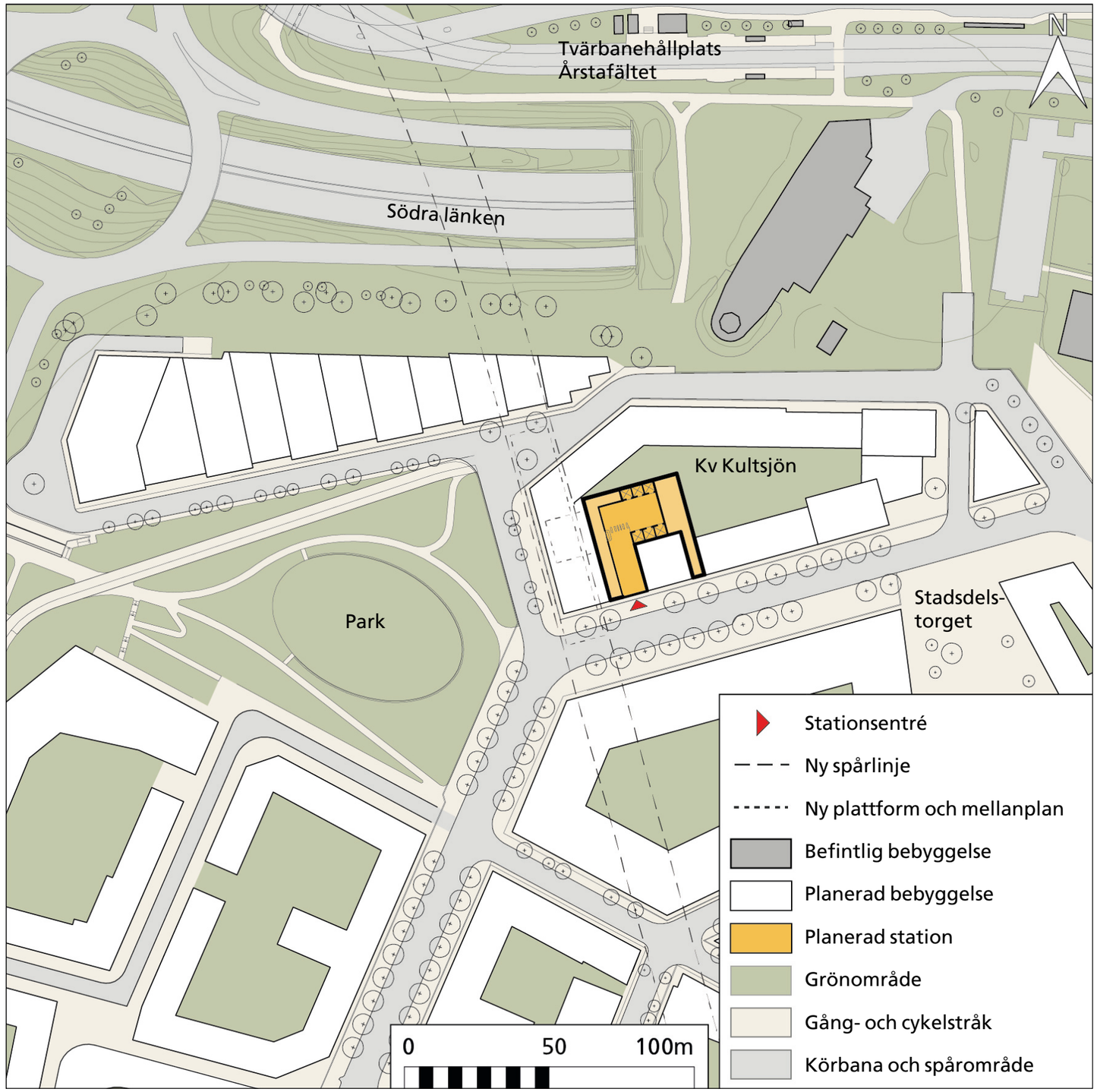


84: Årstafältet med bostadshusen på Sandfjärdsgatan i Årsta.

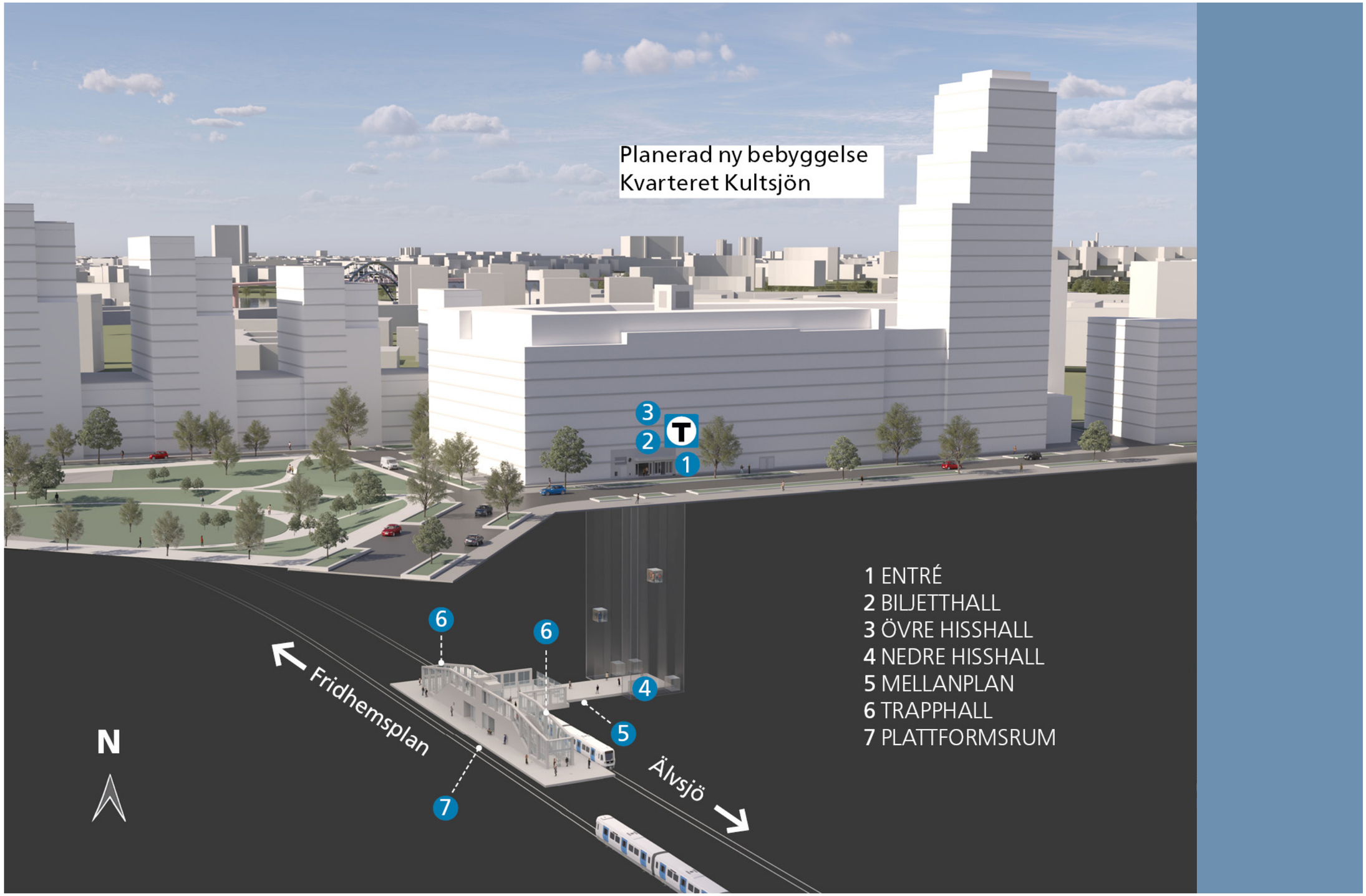
Station Årstafältet

5.4.3 Stationen i stadsdelen

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. 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.



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



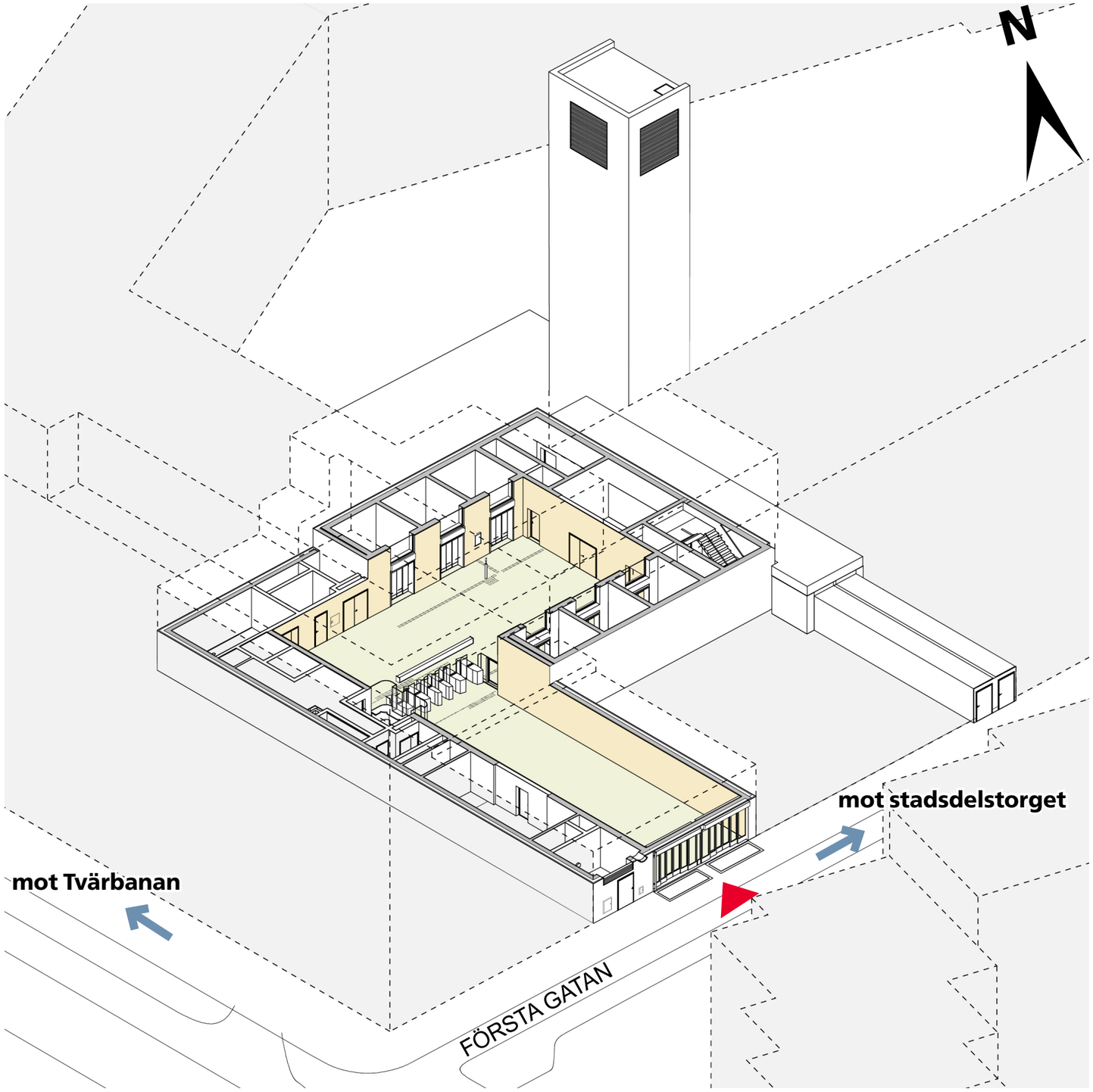
86: Illustration av station Årstafältet som visar anläggningens utformning och den nya byggnaden med tunnelbanans entré i markplan.

Station Årstafältet

5.4.4 Stationsentrén i stadsrummet

Stationens entré kommer att ligga mot en huvudgata i den nya stadsdelen Årstafältet och biljetthallen integreras i bottenvåningen på ett framtida kvarter. Mot gatan annonseras stationen med en glasad fasad, skärmtak och T-emblem som signalerar tunnelbanan. Biljetthall och övre hisshall ligger i vinkel in under kvarterets gård.

Biljetthallen har en tydlig riktning mot hissarna direkt innanför spärrlinjen. En högre rumshöjd i hisshallen ger resenären en föraning av den vertikala resan ner mot mellanplan och plattform.



87: Stationsentrén i stadsrummet, diagram.



88: Stationsentrén i stadsrummet, miljöbild.

5.5 Station Östbergahöjden

Större tillgänglighet till andra stadsdelar 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 vars ena del vetter mot promenadstråket i den nedre nivån medan den andra delen exponeras mot gatan.

5.5.2 Stadsdelen i framtiden

I Östberga planeras drygt 1 100 nya bostäder. Tillkommande bebyggelse utgår från ett förstärkt centrumstråk längs med Östbergabackarna och Östberga torg. Förtätning sker norr och öster om Östbergabackarna och stadsdelen kopplas sömlöst till Årstafältet.



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



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



91: Östberga torg med Östberga kulturhus.



92: Bostadshusen på Östbergahöjden och övergången mot Årstafältet.

Station Östbergahöjden

5.5.3 Stationen i stadsdelen

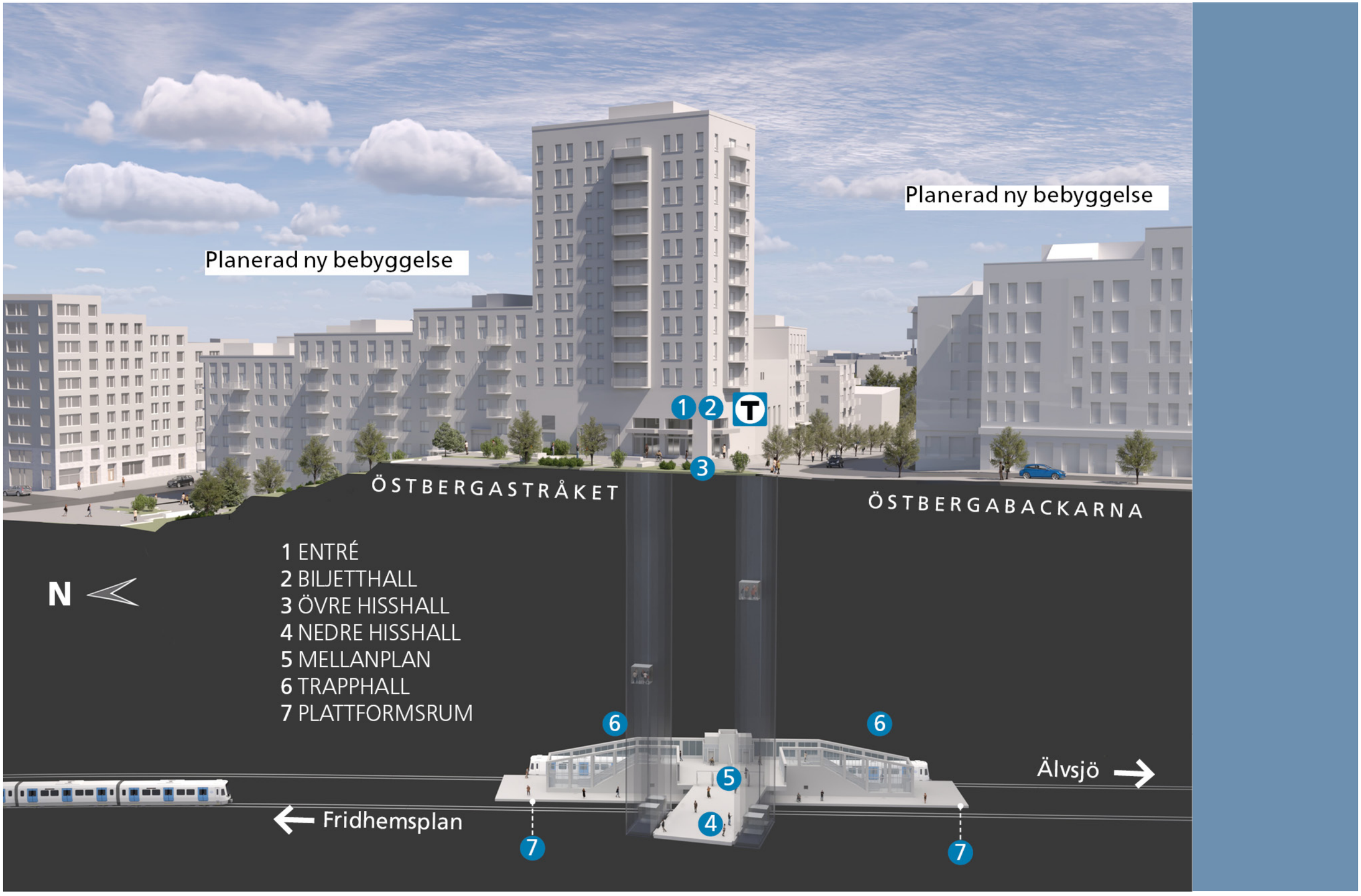
Placeringen av tunnelbanestationen i Östberga i den östra änden av Östbergabackarna gör entrén tillgänglig och synlig från flera olika delområden i stadsdelen. Siktlinjen är god till Östberga torg och busshållplatsen där. Biljetthallen integreras i bottenvåningen av ett nytt kvarter. Nya gång- och cykelvägar planeras för att uppmuntra till fossilfritt resande.

Stationsmiljön i Östberga kommer att präglas av det förstärkta centrumstråket längs med Östbergabackarna i norr och kopplingen till den nya stadsdelen på Årstafältet. På sikt förväntas stråket bli mer urbant med handel och service som knyts till verksamheterna vid torget. En terrass och bred trappa vid tunnelbanans entré i ett nytt kvarter binder samman Östbergabackarna 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.



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



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

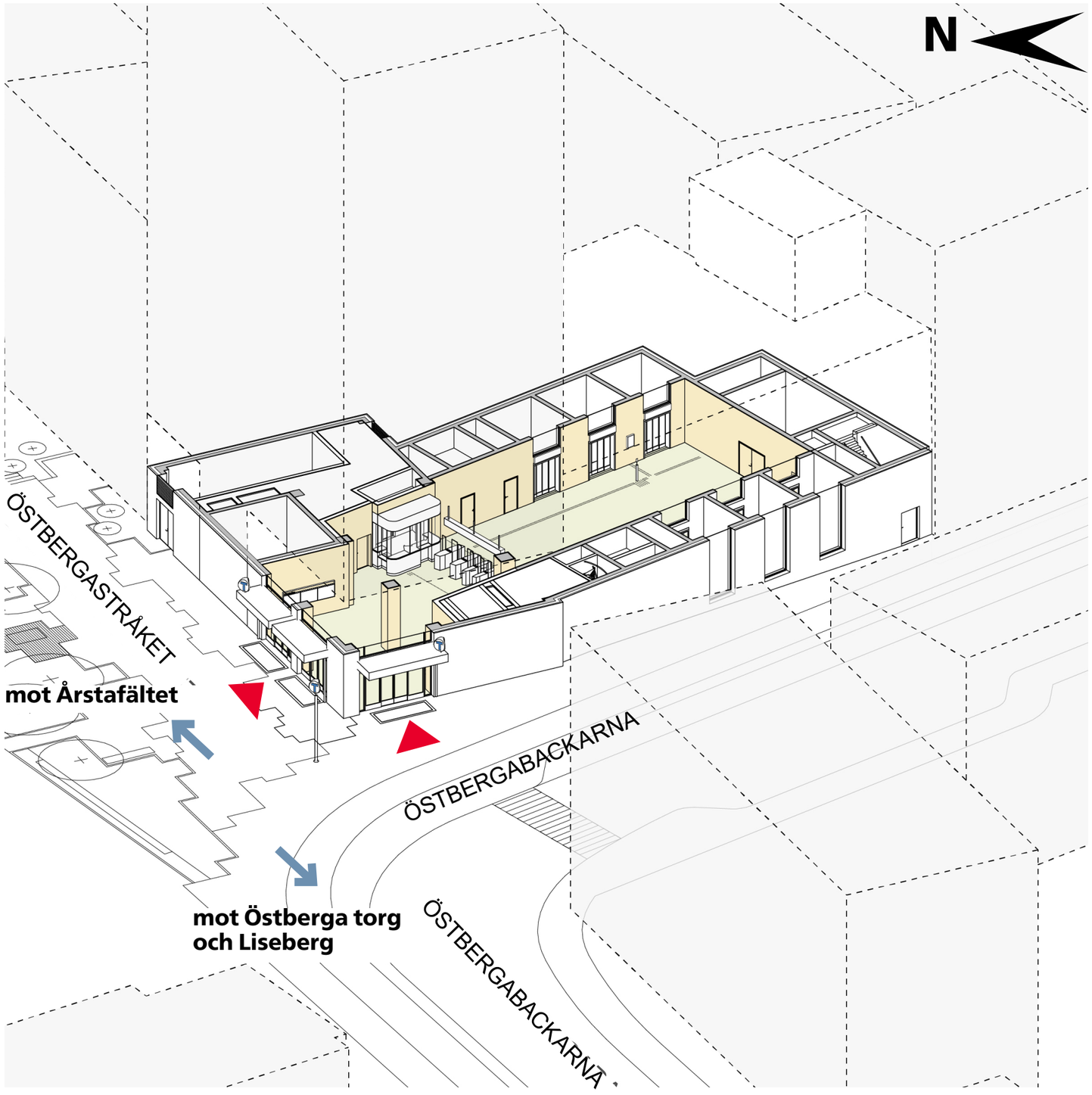
Station Östbergahöjden

5.5.4 Stationsentrén i stadsrummet

Läget på stationens biljetthall planeras till bottenvåningen av ett nytt bostadskvarter. Via en entré på hörnet nås biljetthallen från Östbergabackarna och det centrala gångstråk som kopplar Östberga till den framtida nya stadsdelen på Årstafältet. Stationsentrén utformas med uppglasade delar, skärmtak och T-emblem som igenkännbara symboler för tunnelbanan.

Fasadgestaltningen av biljetthallen och hisshallen skiljs åt genom olika fasadindelning, material och kulör. På så vis bryts skalan ned och stationsbyggnaden förhåller sig till omgivande och ovanpåliggande byggnader på ett tydligt sätt. Mot Östbergabackarna glasas schakten till högkapacitetshissarna upp för att annonsera tunnelbanan och den vertikala kommunikation som kännetecknar den nya stationstypen i Stockholms tunnelbana. Glaspartierna tillför även dagsljus in i hisshallen.

Från entréerna ser resenären spärrkiosken och spärrlinjen och når sedan den övre hisshallen för vidare färd till mellanplanet och plattformen.



95: Stationsentrén i stadsrummet, diagram.



96: Stationsentrén i stadsrummet, miljöbild.

5.6 Station Älvsjö

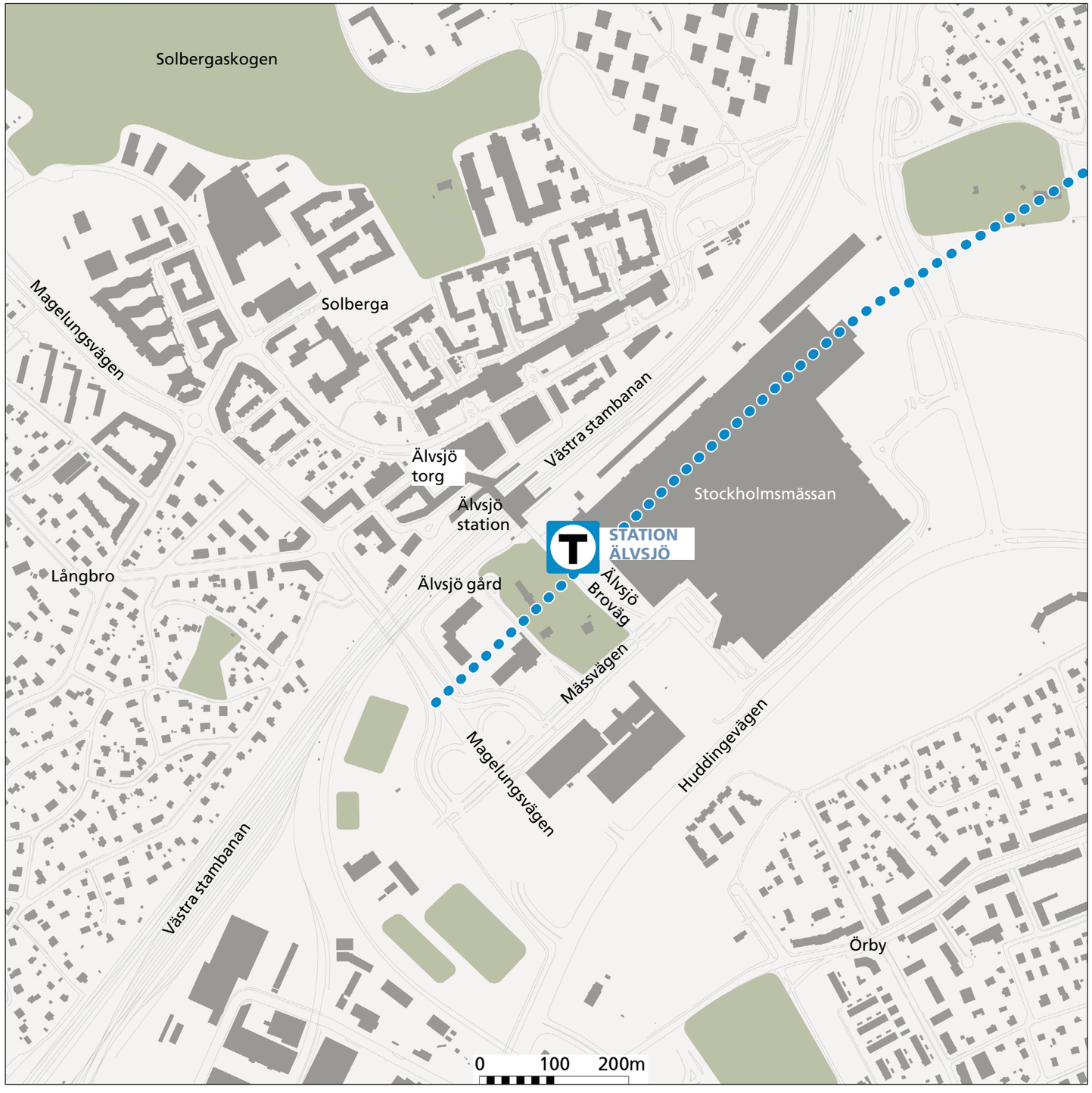
Stationsentrén i Älvsjö placeras nära pendeltågsstationen i en fristående byggnad längs med gångstråket mellan järnvägsspåren och Stockholmsmässan. Den närmaste omgivningen består av ett parkområde intill Älvsjö gård. Bytespunkt finns även vid bussterminalen närmast Älvsjö torg. Området blir en ännu starkare knutpunkt för kollektivtrafiken.

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 huvudentrén till Stockholmsmässan.

5.6.2 Stadsdelen i framtiden

Stockholms stad planerar för en omfattade 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. Det planeras för en omfattande stadsutveckling sydöst om spåren och norr om Huddingevägen från Nynäsbanan i väster till Åbyvägen i öster. 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.



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



98: Älvsjö station.



99: Älvsjö idrottsplats.



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

Station Älvsjö

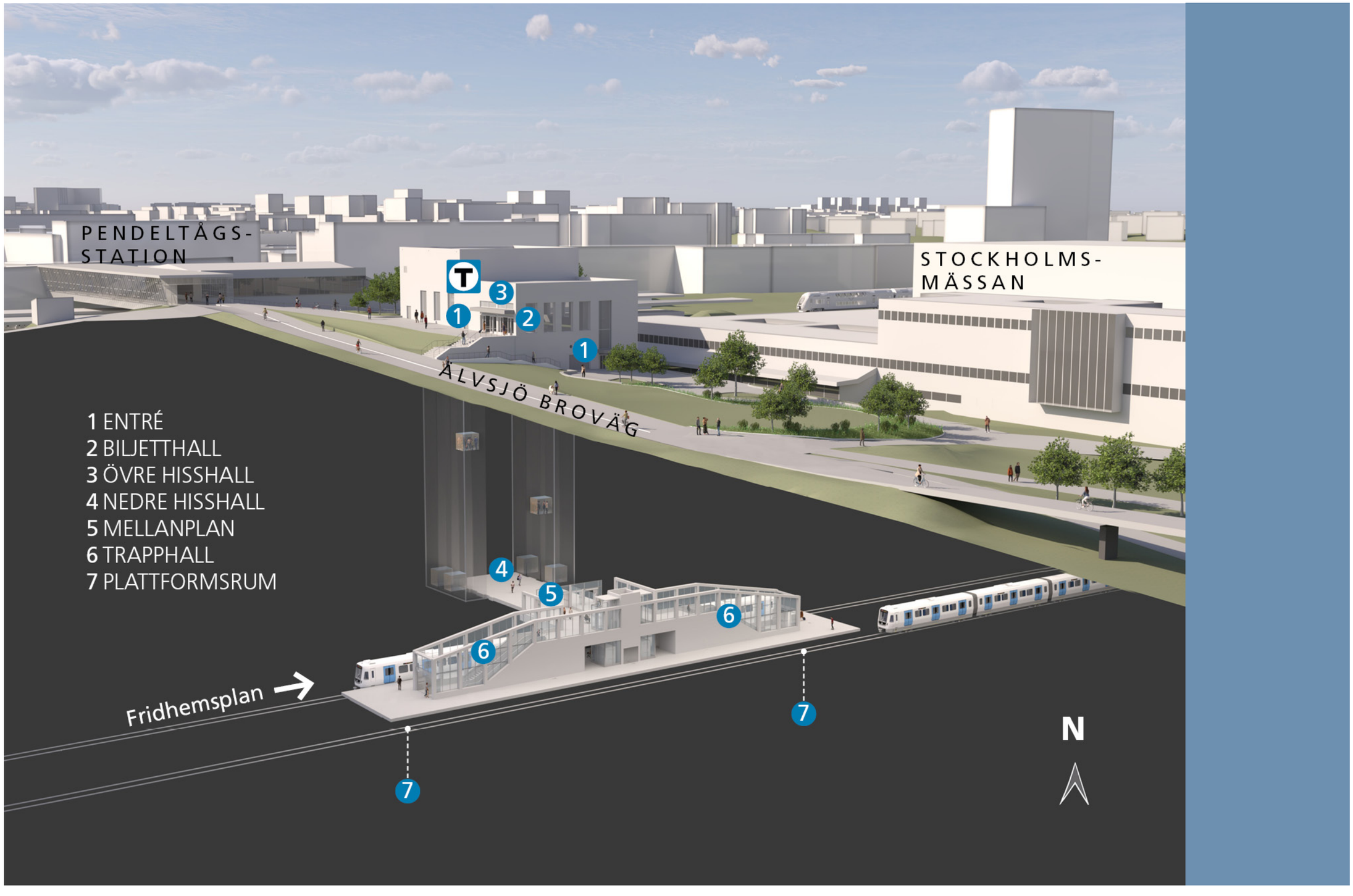
5.6.3 Stationen i stadsdelen

Stationsentrén placeras vid Älvsjö Broväg i ett stråk mellan pendeltågsstationen och Stockholmsmässan. Området runt Älvsjö station förtätas med arbetsplatser och bostäder och får i framtiden en mer urban prägel.

Stationens biljetthall utformas som en fristående byggnad i parkmiljön mellan Älvsjö Broväg och Stockholmsmässan. Innanför entrédörrarna i glas, som ligger utmed byggnadens långsida, är hisshallen placerad närmast järnvägsspåren. Det finns förslag till program för stadsutveckling i anslutning till stations-byggnaden som innebär att platsen på sikt blir -del av en förändrad stadsbild.



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



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

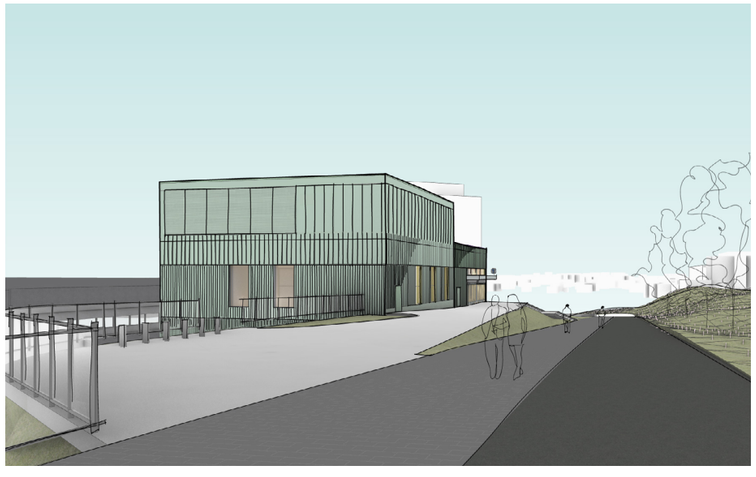
Station Älvsjö

5.6.4 Stationsentrén i stadsrummet

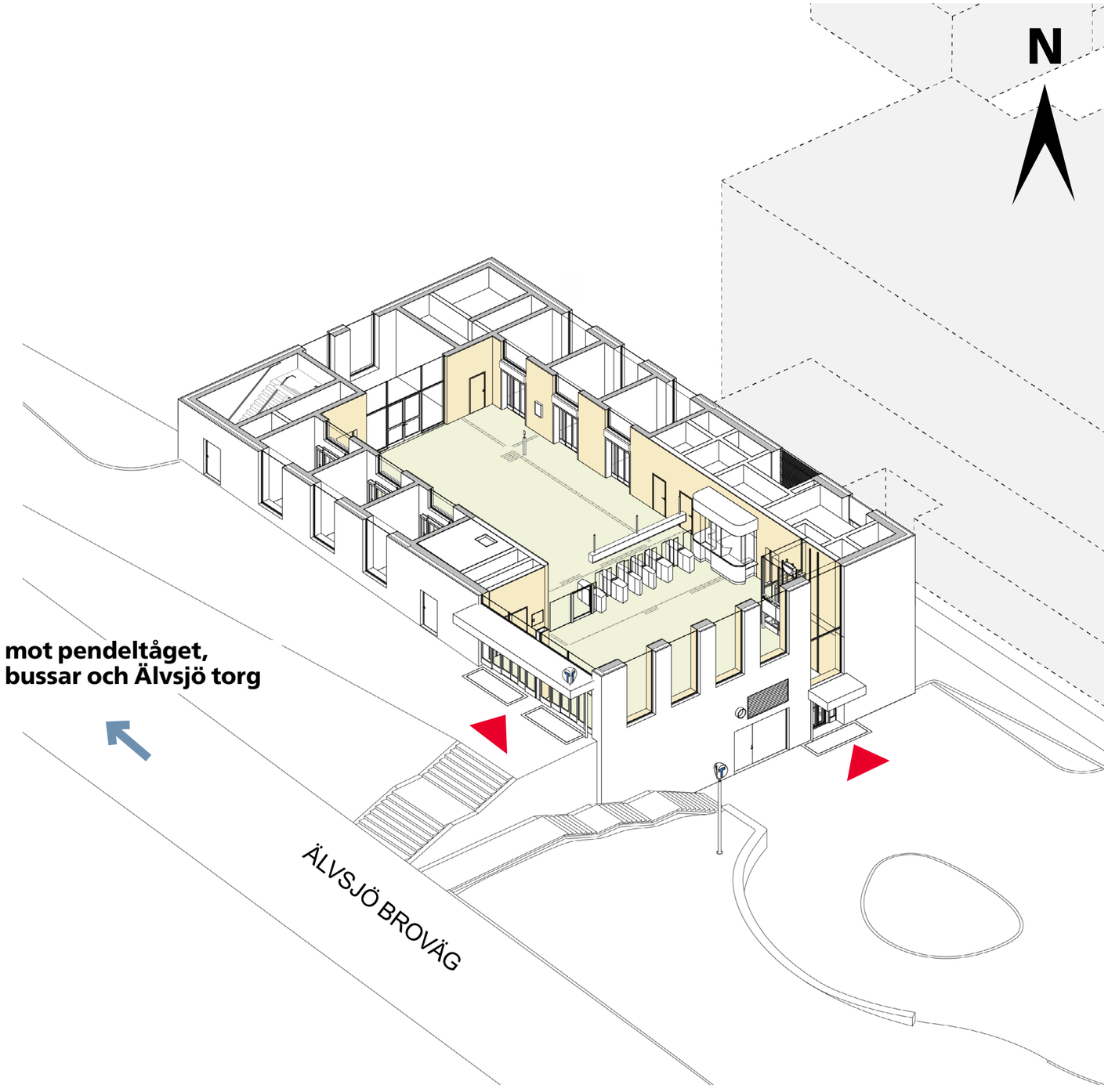
Entrébyggnaden i Älvsjö föreslås bli en fristående byggnad i den befintliga parken intill Älvsjö Broväg. Byggnaden följer terrängen med en högre del mot Älvsjös pendeltågsstation och en lägre mot parken. Fasaderna har uppglasade delar både mot Älvsjö Broväg och mot Stockholmsmässan, som i framtiden kan komma att utvecklas till en ny stadsdel.

Stationen har två entréer som annonserar tunnelbanan med igenkännbara attribut som skärmtak och T-emblem. Den större entrén vänder sig mot Älvsjö Broväg och den mindre, som enbart har hiss, vänder sig mot parkens lägre nivå.

Hisshallen och biljetthallen gestaltas med olika material och kulörer, där cementmosaik och fönsteromfattningar i varma färgtoner präglar utformningen. Biljetthallen har en tydlig riktning mot den övre hisshallen direkt innanför spärrlinjen, varifrån resenärerna färdas vidare ner till mellanplanet och plattformen. Dagsljus i hisshallen tillförs genom de uppglasade delarna i fasaden som utgörs av fönster i högkapacitetshissarnas schakt.



103: Stationsentrén i stadsrummet, vy från norr.



104: Stationsentrén i stadsrummet, diagram.



105: Stationsentrén i stadsrummet, miljöbild från söder.

6. Teknikbyggnader ovan mark

Förutom stationerna planeras teknikanläggningar ovan mark i form av schaktöverbyggnader tillhörande luftutbytes- och brandgasschakt samt en större teknikbyggnad.

Teknikbyggnader ovan mark ska infogas försiktigt i stads- och landskapsbilden med en robust och omsorgsfull gestaltning. Gestaltningsavsikten för schaktöverbyggnader är att dessa ska vara tydligt igenkännbara som en del av Gul linje och samtidigt anpassas till platsens förutsättningar.



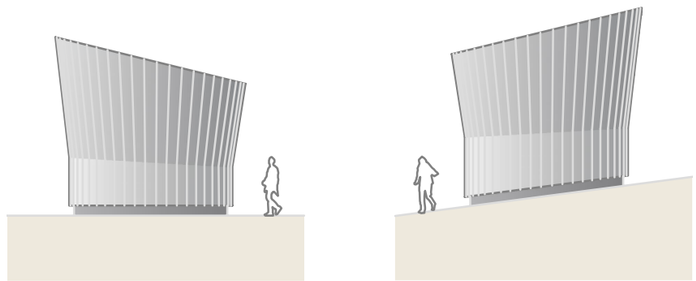
106: Översiktskarta med tunnelbanans teknikbyggnader ovan mark.

Teknikbyggnader ovan mark

6.1 Luftutbytesschakt

Spårtunnlarna ventileras genom flera fristående luftutbytesschakt. Schaktöverbyggnaderna ovan mark utförs med vertikala ribbor av trä eller stålplåt, och gör genom sin storlek ett tydligt avtryck i stadsbilden.

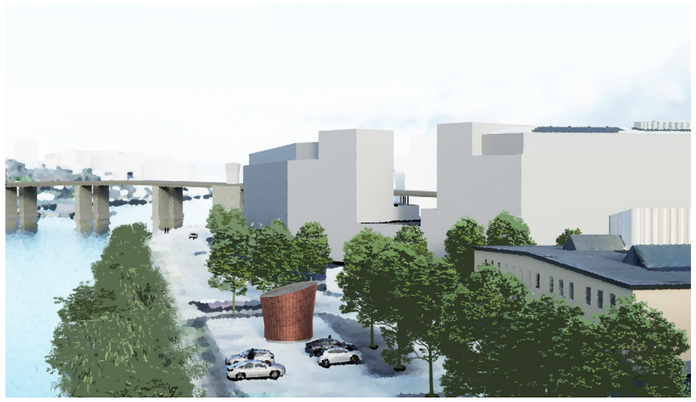
Typutformningen av schaktöverbyggnad för luftutbytesschakt består av ett lågt cylinderformat torn som har en bredare avslutning uppåt med galler över schaktmynningen. Fasadmaterialet följer den rundade formen med vertikala ribbor av trä eller stålplåt. Formen medger anpassning till stadsbild och terräng genom en vinkling av sockeln (se bild 109). Luftutbytessschakt på Fleminggatan (se bild 107) och Östbergavägen (se bild 112) får en särskild utformning som förhåller sig till förutsättningarna på respektive plats.



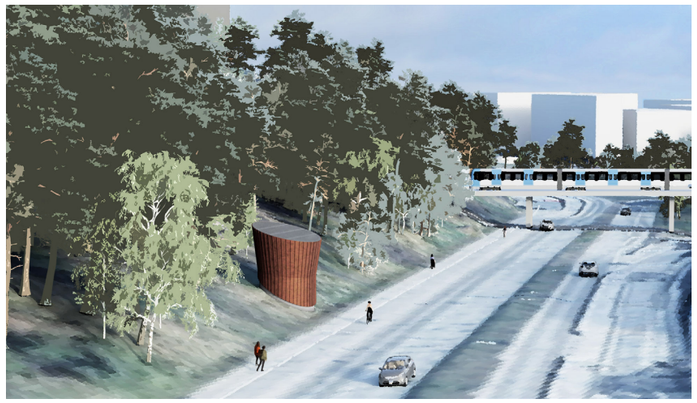
109: Schaktöverbyggnad för plant respektive sluttande underlag.



107: Fleminggatan.



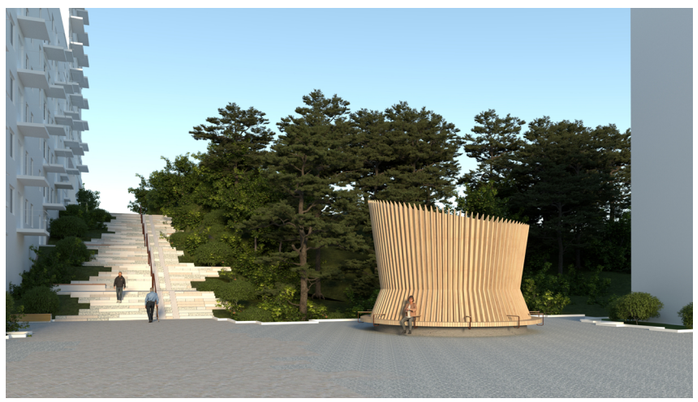
108: Liljeholmsstranden.



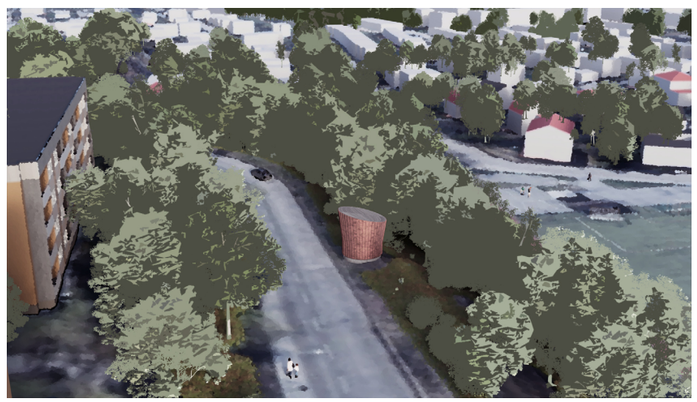
110: Hägerstensvägen.



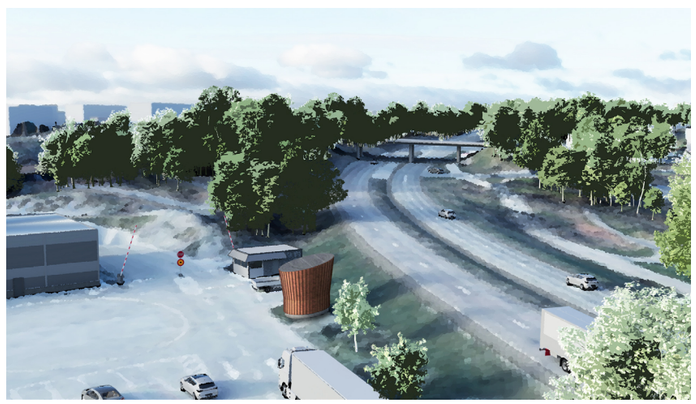
111: Sjöviksbacken.



112: Östbergavägen.



113: Östbergabackarna.



114: Åbyvägen.

6.2 Brandgasschakt

I händelse av brand på en station eller i en spårtunnel aktiveras brandgasventilationen. Det innebär att brandgaser sugs ut från plattformsrummet så att utrymning kan genomföras. Utformningen av schaktöverbyggnaderna på linjen anpassas till platsen.

Längs med linjen finns två större brandgasschakt som i händelse av brand på stationen samlar brandgaserna och släpper ut dem i det fria: på Fridhemsplan och i Årstaberg. Överbyggnaden till de två brandgasschakten utformas olika. Schaktöverbyggnaden på Fridhemsgatan följer samma gestaltningsidé som luftutbytesschakten och placeras i den gröna slänten nedanför Kungsholmens grundskola (se bild 115). Schaktöverbyggnaden i Årstaberg integreras i en skärmkonstruktion mot järnvägsspåren vid Årsta skolgränd (se bild 116).



115: Överbyggnad för brandgasschakt på Fridhemsgatan i slänten nedanför skolan.



116: Integrerad överbyggnad för brandgasschakt på Årsta Skolgränd, skärm mot spårområde.

6.3 Teknikbyggnad

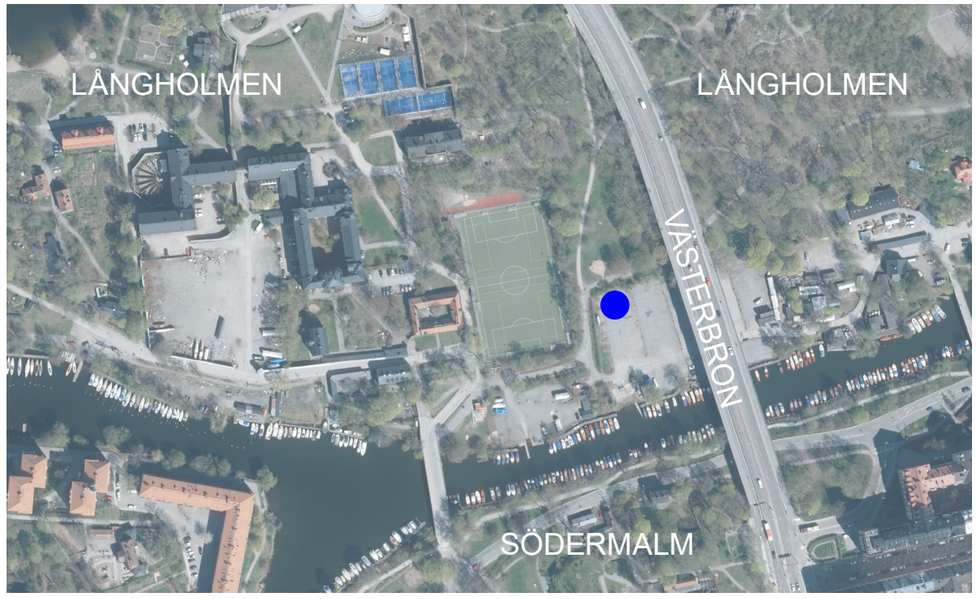
På Långholmen placeras en större teknikbyggnad delvis ovan mark. Gestaltningen anpassas efter platsens förutsättningar med en långsmal form och ett lågmält uttryck.

Placeringen av teknikbyggnaden på Långholmen sker i en känslig miljö. Valet av plats i gränsen mellan parkstråket och båtklubbens uppställningsyta är gjort i en avvägning mellan planeringsaspekterna natur-, rekreations- och kulturmiljö.

Teknikbyggnaden är illustrerad med ett sedumtak som möjlig takutformning. På byggnadens norra sida längs gångbanan föreslås mindre träd och buskplanteringar som ansluter till det gröna parkrummet längs gångbanan. Fasaderna kommer att utformas med omsorg, detaljering och robusta material som står sig över tid.



117: Flygvy av teknikbyggnad på Långholmen med Västerbron till höger i bild.



118: Flygbild med blå punkt för teknikbyggnadens placering.



119: Vy av teknikbyggnad på Långholmen med Västerbron i fonden.

Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö är ett samverkansprojekt mellan staten, Stockholms stad och Region Stockholm.

Region Stockholm har i uppdrag att planera och bygga dels den nya tunnelbanelinjen, dels en ny depå i Älvsjö för tågen på den nya linjen.

Stationerna på den nya linjen är Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östbergahöjden och Älvsjö.

Region Stockholm