

Väg 675 GC-väg, Norra Bro – Almbro/Gällersta

Örebro kommun, Örebro län

Gestaltningprogram

2022-04-05

Uppdragsnummer: 169220



Trafikverket

Postadress: Box 1333, 701 13 Örebro

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 675 GC-väg, Norra Bro – Almbro/Gällersta, Gestaltningsprogram.

Författare: Sofie Björklund, AFRY.

Dokumentdatum: 2022-04-05

Uppdragsnummer: 169220

Version: 1.0

Kontaktperson: Jenny Åhlén, Trafikverket

Fotografier/illustrationer: AFRY om inte annat anges

Innehåll

1 Inledning	4
1.1 Projektbeskrivning.....	4
1.2 Projekt mål	4
1.3 Gestaltningssystem i vägprojekt.....	4
1.4 Aktuellt vägavsnitt.....	4
2 Övergripande gestaltungsprinciper	6
2.1 Vägens inre och yttre rum	6
2.2 Plan och profil.....	6
2.3 Sidoområde.....	6
2.4 Jord och vegetation.....	6
2.5 Utrustning.....	7
3 Områdesspecifika gestaltungsprinciper	8
3.1 Småskaligt jordbrukslandskap söder om Norra Bro.....	8
3.2 Närkeslätten.....	11
4 Drift och underhåll	12
5 Fortsatt arbete	12
6 Referenser	13
6.1 Skriftliga källor.....	13
6.2 Foto.....	13

1 Inledning

1.1 Projektbeskrivning

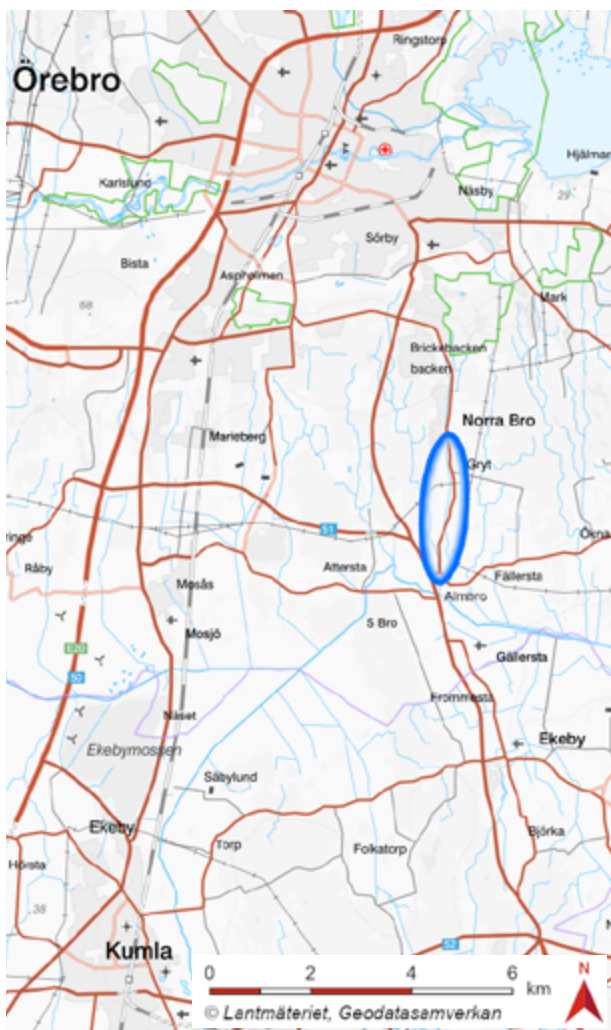
Örebro kommun har identifierat ett behov av en trygg och säker gång- och cykelförbindelse mellan Silver-Anders väg i Norra Bro och Almbro/Gällersta, se Figur 2. Projektet är beställt av Region Örebro län och Trafikverket har i uppgift att omsätta de prioriterade åtgärderna i praktiken.

Planerad åtgärd är att anlägga en gång- och cykelväg längs med väg 675 mellan Norra Bro och Almbro/Gällersta som är en sträcka på ca 2.9 km.

Ändamålet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

1.2 Projekt mål

Följande övergripande projekt mål har formulerats:



Figur 1. Orienteringskarta.

- Hitta hållbara lösningar med begränsad påverkan på klimatet.
- Säkra skolvägar till skolan i Almbro.
- Ökad arbetspendling med cykel Almbro – Örebro.

Fördjupade projektmål

De fördjupade projektmålen ska ses som kvaliteter eller funktioner som ska eftersträvas och inte som krav eller lösningar.

- Gång- och cykelvägen anpassas till det karaktärsområde den går genom.

1.3 Gestaltningssprogram i vägprojekt

Trafikverket har som statligt verk ett uttalat ansvar för det offentliga rummets gestaltning. Infrastrukturanläggningar har en stor påverkan på omgivningen och måste därför gestaltas med stor omsorg. I Trafikverkets åtagande ingår åtgärder för att gynna tillgänglighet, stötta kollektivtrafikresande och bidra till att människor känner trygghet och trivsel där de vistas. God gestaltning av infrastruktur kan bidra till att skapa attraktiva och välfungerande miljöer.

I alla trafikverksprojekt som planläggs ställs krav på att gestaltungsaspekter behandlas. Omfattningen kan skilja sig åt från projekt till projekt, beroende på aktuellt skede, projektets storlek och komplexitet.

I skedet som benämns samrådsunderlag tas gestaltungsavsikter för projektet fram. Dessa vidareutvecklas i skede samrådshandling till ett gestaltungsprogram. Där gestaltungsavsikterna svarar på frågan vad det är som ska uppnås i projektet ur gestaltungs-synpunkt, så svarar gestaltungsprogrammet på hur detta ska genomföras på en övergripande nivå. Gestaltungsprogrammet ska innehålla motiveringar för valda ställningstaganden och lösningar, samt rekommendationer för fortsatt arbete.

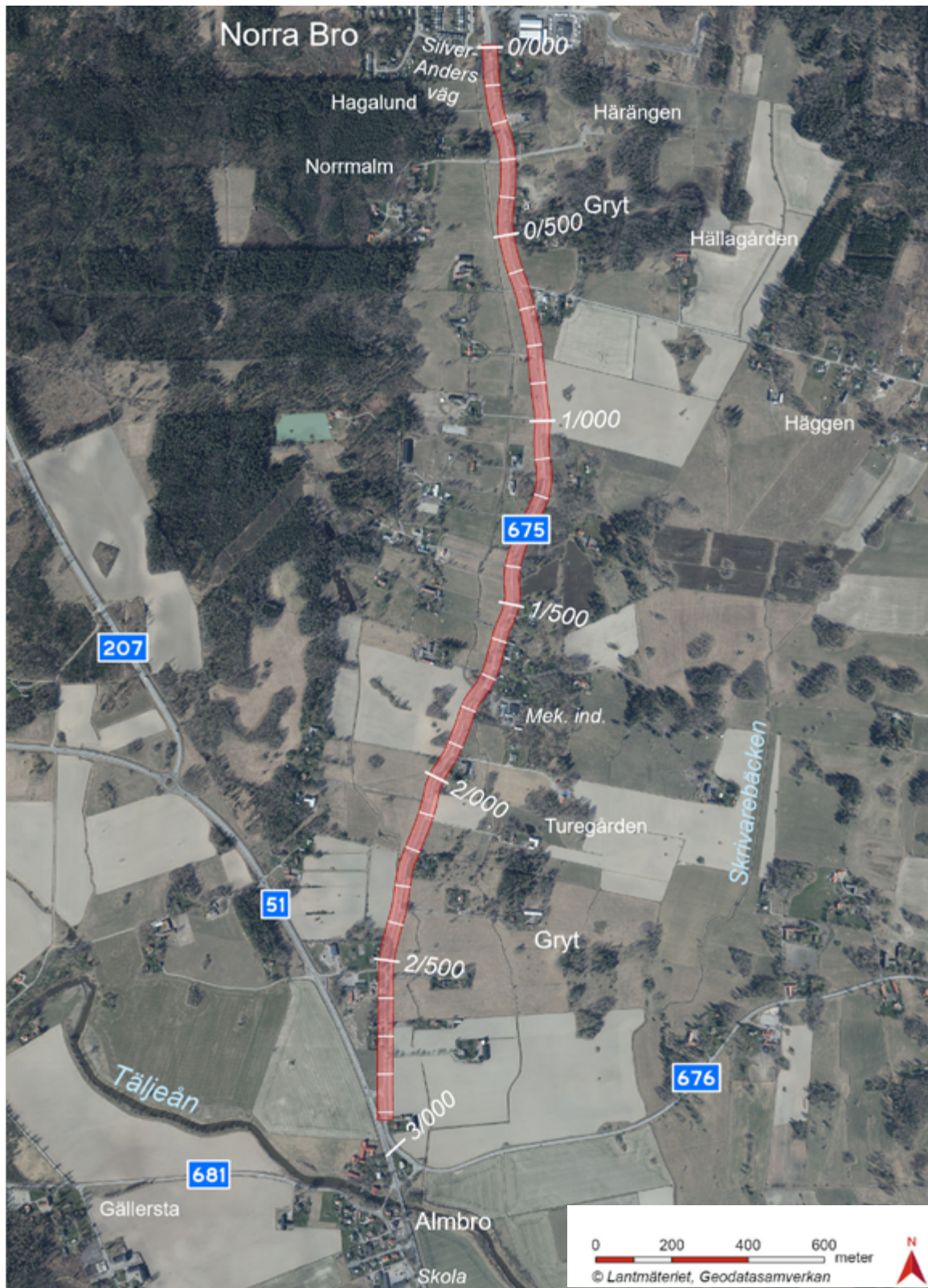
1.4 Aktuellt vägvsnitt

Väg 675 går mellan Almbro/Gällersta och Örebro, se Figur 1. Skyltad hastighet är till större delen 70 km/tim förutom i Almbro/Gällersta och Norra Bro, där skyltad hastighet är 50 km/tim. Vägen har en varierande bredd på 6-6,4 meter.

På den aktuella sträckan finns det åtta hållplatslägen, med en busshållplats på var sida av vägen.

De oskyddade trafikanterna delar idag utrymme med fordonstrafiken på väg 675 mellan Silver-

Anders väg i Norra bro och Almbro/Gällersta. Uppgifter om antal gång- och cykeltrafikanter på sträckan saknas.



Figur 2. Översiktskarta. Utredningsområde markerat i rött.

2 Övergripande gestaltungsprinciper

Det övergripande målet för gestaltningen är att anläggningen (gång- och cykelvägen) ska smälta in i det befintliga landskapet. Anläggningen ska även vara säker, upplevas trygg och bidra till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling.

2.1 Vägens inre och yttre rum

Vägens inre rum relateras till trafikantens perspektiv och utgår från hur gång- och cykelvägen och det omgivande landskapet uppfattas av den som färdas på gång- och cykelvägen. En god resa innehåller inslag som gör att trafikanten upplever både gång- och cykelvägen och dess omgivningar på ett positivt sätt till exempel genom att bjuda på vackra utblickar och en omsorgsfullt utformad miljö. I gestaltningen av det inre rummet eftersträvas en konsekvent och tydlig utformning som underlättar trafikantens orienterbarhet.

Vägens yttre rum relateras till ett åskådarperspektiv som utgår ifrån hur väganläggningen uppfattas av personer som vistas kring väganläggningen. Avsikten med gestaltningen är att skapa en så tilltalande miljö som möjligt för betraktaren vid sidan av vägen.

Vägens plan och profil, utformningen av slänter och skärningar samt eventuell vägutrustning är det som har störst betydelse för såväl betraktaren av vägen som trafikanten. För den aktuella vägsträckan är det framförallt boende i nära anslutning till vägen som kan räknas som betraktare och som kommer att påverkas av vägprojektet.

Vid val av åtgärder utgår gestaltungsprogrammet både från trafikanternas perspektiv och från de boendes perspektiv samt övriga som rör sig i landskapet.

2.2 Plan och profil

Väg 675 följer landskapets form i relativt stor utsträckning. Även gång- och cykelvägen ska i den mån det är möjligt följa landskapets form. Här är landskapet starkt påverkat av jordbruket. Ägorna har tydliga gränser. Gång- och cykelvägen kan genom detta landskap med fördel ta stöd i både vägmiljön och i landskapets strukturer för utformningen av anläggningen. I den södra delen

av sträckan är det extra viktigt att gång- och cykelvägens profil hålls låg för att inte hindra utblickar, se Figur 10.

Det krävs att gång- och cykelvägen byter sida av vägen. Placeringen av passagen, samt på vilken sida av vägen gång- och cykelvägen planeras, har valts utifrån flera parametrar som vägts samman, vilket kan läsas i "PM Val av sida", daterad 210129.

2.3 Sidoområde

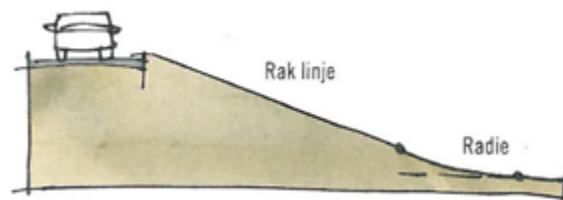
Släntlutningar ska utformas så att miljön upplevs trygg och kopplas samman med kringliggande landskap så mycket som möjligt.

Grundprincipen för gång- och cykelvägens sidoområden är att utforma dessa så att sidoräcken kan undvikas. I odlingslandskapet ska bankar göras så låga som möjligt för att underordnas det öppna landskapet och ges mjuka, rundade övergångar till angränsande mark, se Figur 3.

Sidoområden ska ansluta till befintlig terräng så att det med tiden inte går att urskilja en tydlig gräns mellan nyanlagd och befintlig mark. Detta kan exempelvis uppnås genom släntavrundning och utjämning av terrängen för att möta befintlig mark samt att slänter ges samma vegetationsbeklädnad som förekommer i angränsande mark (se Jord och Vegetation).

2.4 Jord och vegetation

Slänter och sidoområden bör kläs med jordmassor lika intilliggande mark och återetableras med växtlighet som finns på platsen, så att ytorna på sikt upplevs vara en del av det kringliggande landskapet snarare än en del av vägmiljön. Detta kan göras exempelvis genom plantering, sådd av på platsen förekommande arter eller påförande av tillvarataget markskikt med fröbank. Vid sådd bör alltid ängsfröblandningar föredras, då dessa tillför mycket mer för insektslivet än rena gräsfröblandningar.



Figur 3. En rak lutning avslutad med en rejäl konkav avrundning mot befintlig mark ger den bästa terränganpassningen.

Källa: Vägen en bok om vägarkitektur av Benny Birgersson.

Befintlig vegetation ska ses som en resurs och sparas i den mån det är möjligt. Stora uppväxta träd och karaktärsfulla träd skapar hållpunkter längs sträckan och kan bidra till orientering och en tilltalande miljö för den som färdas längs gång- och cykelvägen. Alléer och trädrader minner ofta om äldre tider och markerar digniteten av den väg de är planterade utmed eller den gård vägen leder till, se Figur 5. Intrång i alléer har försökt undvikas så långt det varit möjligt.

2.5 Utrustning

Mängden objekt, t.ex. skyltar, räcken och andra element, ska minimeras i så stor utsträckning som möjligt. Behövda objekt ska ha en utformning som är enkel och tar liten visuell plats i miljön. Objektens placering ska samordnas i den mån möjligt för att förenkla drift och undvika att miljön upplevs rörig. Vid val av objekt ska miljön kring gång- och cykelvägen tas i beaktande så att en bra helhet uppnås.

Räcken

Räcken har försökt undvikas i den mån det varit möjligt och lämpligt. Detta eftersom räcken skapar barriärer i landskapet. Dessa barriärer är fysiska, men även visuella både ur trafikantperspektivet och åskådarperspektivet. Påverkan är särskilt tydlig i öppna landskap.

Där räcke inte kan undvikas är det viktigt att en räkestyp väljs som gör ett så litet visuellt intrång som möjligt. En diskret och enkel utformning

som står sig över tid ska eftersträvas, se Figur 4. Antalet räkestyper i den samlade vägmiljön ska minimeras för att få en så enhetlig vägmiljö som möjligt.

Belysning

Belysning planeras inte längs med denna sträcka. Det beror på att regionen har valt att prioritera fler kilometer gång- och cykelväg framför att bygga färre kilometer och förse dessa med belysning.

VA/Trummor

Trumögon bör snedskäras jämnt med slänten och insida av trumma bör vara jordtonad för att smälta in i landskapet. Färger i grått, svart och brunt smälter in betydligt bättre än exempelvis blått som syns på långt håll. Eventuell makadam kring trumman ska täckas med jord och besås likt intilliggande område.



Figur 4. Exempel på en enkel typ av gång- och cykelräcke som inte gör allt för stort visuellt intrång i landskapet.



Figur 5. Alléer är viktiga att värna om ur många aspekter; de är viktiga historiebärare, ger karaktär åt landskapet då de kan uppfattas på långt håll och äldre alléer hyser ofta en mångfald av insekter, lavar och andra ekologiskt värdefulla organismer.

3 Områdesspecifika gestaltungsprinciper

Den nya gång- och cykelvägen kommer att friliggande följa den västra delen av vägen, från norr fram till längdmätning 2/380, se Figur 3. Där kommer gång- och cykelvägen byta sida till vägens östra sida. Fram till km 2/500 kommer gång- och cykelvägen fortsätta att vara friliggande, fram till busshållplatsen. Därefter ligger den dikt an vägen och avgränsas av en kantsten till sträckans slut.

3.1 Småskaligt jordbrukslandskap söder om Norra Bro

För att behålla och förstärka den relativt småskaliga karaktär som ger detta jordbrukslandskap mycket av sin charm och skönhet har strävan varit att gång- och cykelvägen får samma upplevda skala som landskapet runt omkring, se Figur 6. Det vill säga, det ska utmed gång- och cykelvägen finnas små hållpunkter av solitära träd, dungar, stenrösen och andra element som hör hemma i detta landskap. Gång- och cykelvägen underordnar sig landskapet samtidigt som landskapets karaktär behålls och till och med förstärks för de som färdas på gång- och cykelvägen. Det är av denna anledning mycket viktigt att spara vegetation, stenrösen m.m. för att gång- och cykelvägen ska upplevas underordnad omgivande landskap. Detta behöver säkerställas även i den fortsatta projekteringen.

Speciellt i den norra delen av sträckan är höjdskillnaden från vägen ner till jordbruksmarken intill ganska stor. Gång- och cykelvägen har utmed dessa sträckor placerats lägre än vägen för att bättre infogas i omgivande landskap och inte generera så höga bankar, men inte så lågt att den ska upplevas otrygg. Vid projekteringen har förhållandet 1:6 beslutat att användas, för att uppfylla dessa kriterier. Detta innebär att en teoretisk linje med lutning 1:6 kan dras från vägens ytterkant ner till gång- och cykelvägens närmsta kant. Gång- och cykelvägens profil har sedan höjts i korsningarna med de anslutande uppfarterna, så att dessa inte ska få en allt för brant anslutning mot väg 675.

I Figur 6 syns en träddunge med ett odlingsröse under. Gång- och cykelvägen kommer gå precis kant i kant och beröra odlingsröset lite i kanten. Som kompensationsåtgärd ska stenar som berörs flyttas, men ska fortsatt tillhöra detta odlingsröse. Växtligheten ska skyddas på lämpligt sätt. Detta odlingsröse med tillhörande vegetation är ett typexempel på en hållpunkt i landskapet som både bidrar till orientering och att gång- och cykelvägen kan upplevas kortare än om den går genom helt öppen mark.

Strax norr därom finns ett berg i dagen med vegetation. Tyvärr måste viss sprängning göras för gång- och cykelvägen här. Ett alternativ hade varit att dra upp gång- och cykelvägen över berget, men detta alternativ utgår eftersom sikten på väg 675 är så dålig, se Figur 7. Det har bedömts



Figur 6. Hållpunkter är viktiga utmed gång- och cykelvägen. Träd, stenrösen och dylikt är viktiga att bevara och gång- och cykelvägen bör underordna sig dessa. Gång- och cykelvägen kommer beröra kanten av odlingsröset som syns i bild. Foto: Google Street View, maj 2018.

bli en bättre samlad lösning att spränga bort lite berg för bättre sikt och att gång- och cykelvägen samtidigt inte behöver höga bankar före och efter berget. Det syns att lite av berget redan sprängts bort för dagens väg. Det är viktigt att intilliggande vegetation kan sparas i så stor utsträckning som möjligt för att ingreppet snabbt ska kunna dämpas av omgivande grönska.

Längre in på berget finns en fornlämning i form av en stensättning. Denna kommer inte att beröras. Om stensättningen, som ligger i en hage, efter åtgärderna kan ses från gång- och cykelvägen föreslås en skylt sättas upp intill gång- och cykelvägen. Detta skulle göra att stensättningen kan bli förståelig för gemene man, samtidigt som det skulle skapas en intressant hållpunkt som kan bidra till gång- och cykelvägens attraktivitet.

Vid km 1/660 finns ett odlingsröse som gång- och cykelvägen kommer att gå rakt igenom. Detta behöver därför flyttas. Som kompensationsåtgärd föreslås stenarna läggas i en ny hög i hörnet av åkern precis bredvid. Strax intill finns en liten klunga med träd. Dessa kommer förmodligen behöva fällas, men om något träd kan sparas ska så göras.

Vid km 2/380 byter gång- och cykelvägen sida från västra till östra sidan av väg 675, se Figur 8. Denna passage kommer att vara oreglerad, vilket innebär att vägtrafiken har företräde framför de som färdas på gång- och cykelvägen. Passagen kommer att förses med en refug mellan körfälten. Detta görs för att skapa en säkrare passage, då refugen både tydliggör passagen för bilister och bidrar till hastighetssänkning.

Gång- och cykelvägen har alltså anpassats mycket till det landskap den går igenom. Genom dessa anpassningar skapas en mer intressant och upplevelserik gång- och cykelväg, trots att den inte blir nämnvärt längre.

Vid km 2/670 passerar gång- och cykelvägen tätt intill en äldre gårdsbyggnad med en smedja, se Figur 9. För att spara byggnaden och samtidigt kunna anlägga en gång- och cykelväg förbi så krävs stödmur med räcke. Stödmuren måste tyvärr placeras mellan gång- och cykelvägen och smedjan, vilket innebär att stödmuren nästan står vägg i vägg med smedjan. Byggnaden kommer ligga lågt i förhållande till gång- och cykelvägen, vilket medför att takfoten kan behöva kapas då den annars riskerar sticka ut i gång- och cykelvägen. Stödmuren behöver dras



Figur 7. I det öppna landskapet är det viktigt att hålla nere profilen. Foto: Google Street View, okt 2021.



Figur 8. Passagen utformas med refug. I gång- och cykelvägens förlängning, väster om väg 675, placeras en busshållplats.



Figur 9. Utrymmet är minimalt för att infoga en gång- och cykelväg mellan smedjan till vänster i bild och väg 675. Foto: Google Street View, okt 2021.

ut på vardera sida om byggnaden för att kunna ta hand om släntlutningarna intill. Sammantaget är detta inte någon bra lösning, speciellt inte ur landskapssynvinkel, då detta kommer se mycket märkvärdigt ut. Någon bättre lösning har dock inte hittats, då smedjans vitala delar ligger i just denna ände av byggnaden.

Utmed sträckan planeras tre busshållplatser. För de hållplatslägen som ligger intill gång- och cykelvägen, så anpassas gång- och cykelvägens profil för att ligga kant i kant med plattformen. De hållplatslägen som ligger på motsatt sida av vägen är placerade så att resenären kan korsna väg 675 vid en anslutning, gå rakt över vägen och komma till plattformens ena kant.

3.2 Närkeslätten

I Närkeslättnens öppna landskap är vyerna viktiga, men element så som alléer och trädrader hör också till landskapsbilden. I detta karaktärsområde påverkas tre alléer av gång- och cykelvägen. Dessa går vinkelrätt ut från vägen mot de gårdar de hör till. Den södra av dessa alléer kan ses i Figur 5 och Figur 10. Ett par träd i änden av varje allé kommer

troligen att behöva tas ned. Som kompensation föreslås nya träd planteras i befintliga luckor i alléerna. Förutom att kompensera de förlorade naturvärdena så förstärker denna åtgärd också en nyckelkaraktär i området, vilket uppfyller det fördjupade projekt målet. Denna, liksom andra kompensationsåtgärder som ligger utanför vägplaneområdet, behöver förankras med markägaren.



Figur 10. I det öppna landskapet är det viktigt att hålla nere profilen. Foto: Google Street View, maj 2018.

4 Drift och underhåll

En välskött väganläggning bidrar till att hela landskapets känns väl omhändertaget. Därför ska utformningen av sidoområden och kringtytor underlätta skötsel. Det kan exempelvis innebära att objekt placeras med tanke på risk för påkörning av exempelvis snöplog. Utformning ska göras så att impedimenttytor minimeras och att igenväxning undviks i öppna landskap. Målet med alla ytor ska vara att skötselbehovet minimeras och att den skötsel som ändå krävs kan utföras på ett rationellt sätt. På så sätt finns större chanser att anläggningen även med tiden håller den önskade kvaliteten och tänkta karaktären.

5 Fortsatt arbete

Gestaltningsprogrammet ska följa med i det vidare arbetet med projektering. I projekteringen kan följande vara bra att lägga fokus på för att anläggningen ska bli som tänkt:

- Möten mellan gång- och cykelväg och busshållplatser, anslutningsvägar m.m. Beakta restytor.
- Träd i riskzon för påverkan. Se över om de kan sparas och i så fall vilken typ av skydd de behöver under byggtiden.
- Masshantering och beklädnad av sidoområden.
- Kompensationsåtgärder.
- Utformning av stödmurar m.m. kring smedjan.
- Lämpligheten av en skylt för fornlämningen omkring km 1/150-1/200.

6 Referenser

6.1 Skriftliga källor

Trafikverket (2014), Handbok för
gestaltningsarbete och gestaltungsprogram i
infrastrukturprojekt.

Trafikverket (2022), Landskapsanalys väg 671 GC-
väg, Norra Bro - Almbro/Gällersta.

6.2 Foto

AFRY, om inte annat angivits.



Trafikverket, Box 1333, 701 13 Örebro Besöksadress: Järnvägsgatan 7
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se