

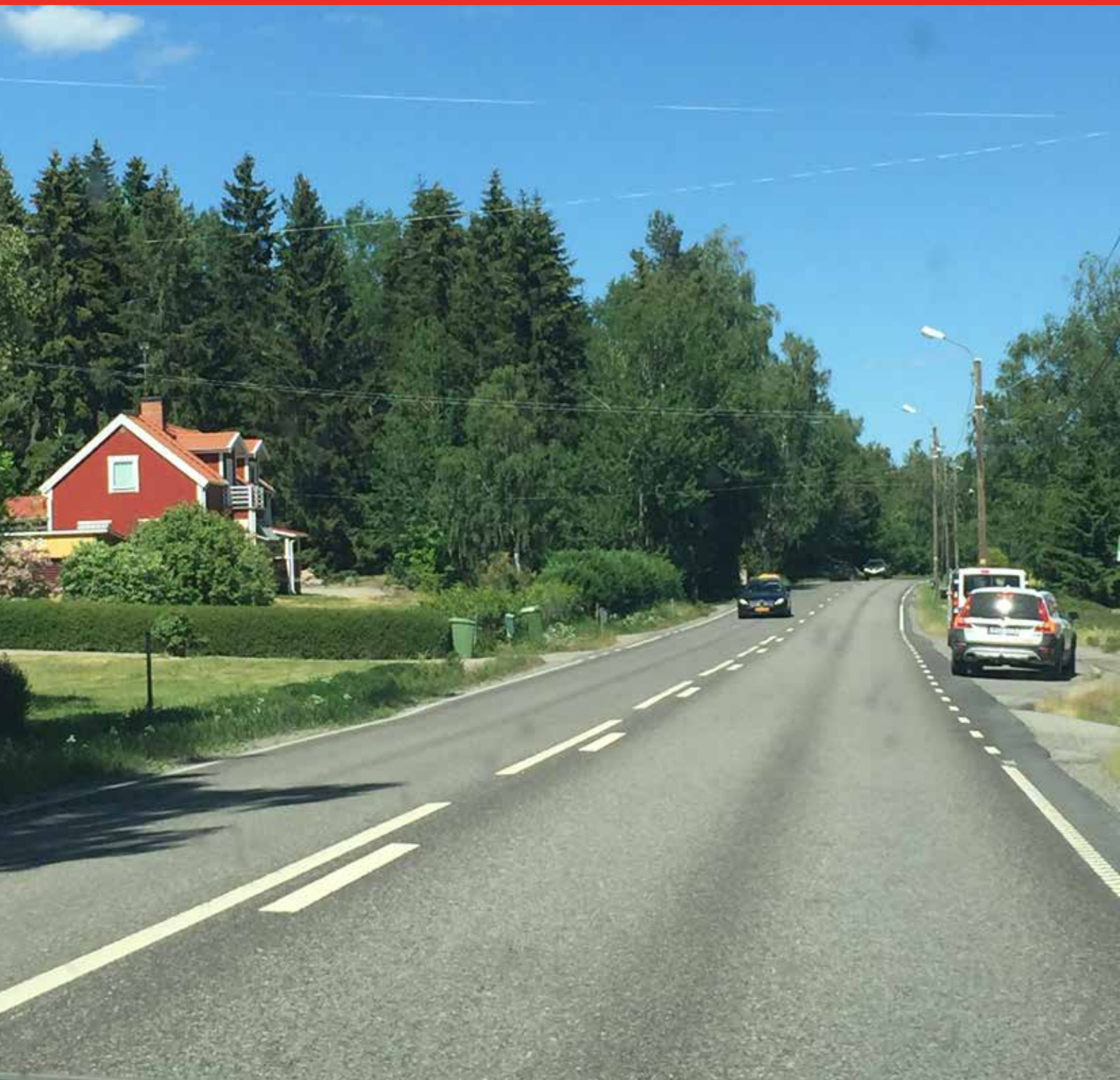
Väg 53, Södra infarten Eskilstuna

Eskilstuna kommun, Södermanlands län

GESTALTNINGSPROGRAM

Vägplan, projektnummer: 155037

2021-01-26



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltungsprogram Väg 53, Södra infarten Eskilstuna

Författare: Tyréns AB

Dokumentdatum: 2021-01-26

Ärendenummer: TRV 2017/35020

Version: 1.0

Foto: Tyréns AB om inget annat anges

Innehåll

| | |
|---|----|
| 1 Inledning | 4 |
| 1.1 Projektbeskrivning | 4 |
| 1.2 Projekt mål | 4 |
| 1.3 Gestaltningens programmetts mål | 5 |
| 1.4 Vägens sträckning | 5 |
| 2 Förutsättningar - Landskapsanalys | 7 |
| 2.1 Landskapets förutsättningar | 7 |
| 2.2 Landskapets typ och karaktär..... | 9 |
| 2.3 Sammanvägd analys av landskapet samt slutsatser | 12 |
| 3 Övergripande gestaltungsavsikter | 13 |
| 4 Gestaltungsförslag | 14 |
| 4.1 Nysträckning | 14 |
| 4.2 Befintlig väg | 18 |
| 5 Fortsatt arbete | 22 |
| 5.1 Bygghandlingskedde | 22 |
| 5.2 Byggskede | 22 |
| 6 Källor | 23 |

1 Inledning

Ett gestaltungsprogram är ett dokument i vilket riktlinjerna för den estetiska utformningen formuleras och presenteras. Till grund för gestaltungsprogrammet ligger materialet i samrådshandlingen och platsbesök. Gestaltungsprogrammet levereras i samband med samrådshandlingen.

Detta gestaltungsprogram ingår i vägplan för Väg 53, Södra infarten till Eskilstuna, som omfattar en cirka fyra kilometer lång vägsträcka, söder om Eskilstuna stad.

1.1 Projektbeskrivning

Trafikverket tar fram en vägplan för väg 53, Södra infarten till Eskilstuna. Vägplanen omfattar en cirka fyra kilometer lång vägsträcka, söder om Eskilstuna stad. Vägsträckan börjar strax norr om cirkulationsplatsen vid Stenkvista och slutar strax norr om vägkorsningen väg 53/Skrinnarvägen vid Viptorp. Vägen anläggs till stor del i ny sträckning, öster om befintlig väg. En ny cirkulationsplats anläggs vid Viptorp med anslutningar mot Skrinnavägen och Trumtorp-Hällberga samfällighet. En

gång- och cykelväg projekteras längs befintlig väg 53 mellan Lilla Nyby och Viptorp.

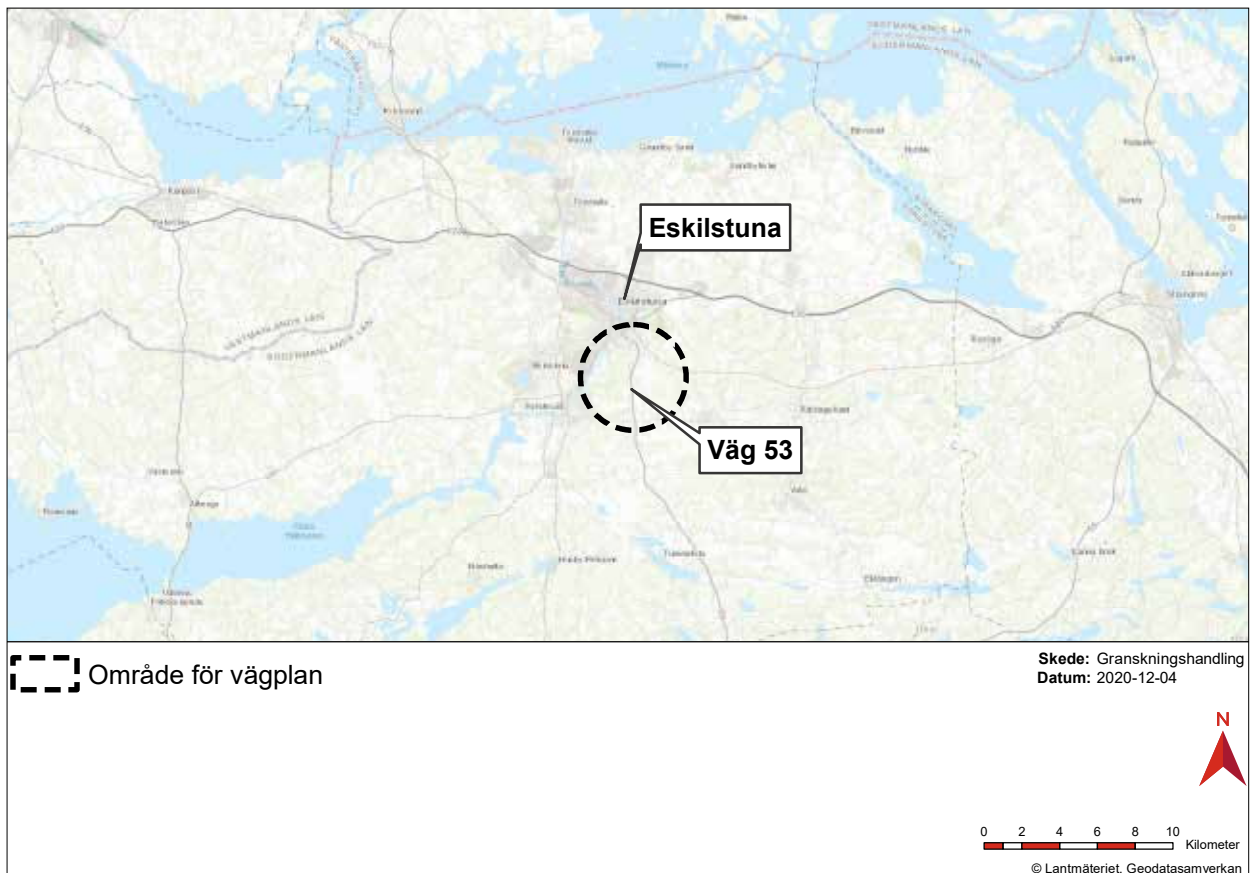
Målsättningen med vägplanen är att öka trafiksäkerheten, öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter och bidra till en god närmiljö för boende.

1.2 Projekt mål

Målet för detta projekt är att skapa en trygg, säker och framkomlig väg för både bilister och oskyddade trafikanter samt medverka till minskade störningar för boende.

I projektmålen ingår:

- En god trafiksäkerhet.
- Ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter.
- En god närmiljö för boende.



Figur 1.1 Översiktskarta.

1.3 Gestaltungsprogrammets mål

Detta gestaltungsprogram utgör ett underlag för vägprojekteringen. Gestaltungsprogrammet beskriver landskapets förutsättningar och karaktär samt hur olika gestaltungsaspekter ska uppnås och genomföras i projektet för att uppnå den mest optimala vägutformningen ur gestaltungs-synpunkt. I gestaltungsprogrammet framförs gestaltungsåtgärder som syftar till att skapa en god och estetiskt tilltalande vägmiljö för trafikanter och förbipasserande.

1.4 Vägens sträckning

Väg 53 mellan cirkulationsplatsen vid Stenkvista i söder och Viptorp i norr får en ny vägsträckning längs tre kilometer, öster om Nyby. Vägen leds i ett östligt läge förbi bebyggelsen. Längs befintlig väg i söder görs en kurvavbuktning strax norr om Stenkvistarondellen. I övrigt behåller den befintliga vägen dagens standard i den södra delen av planområdet.

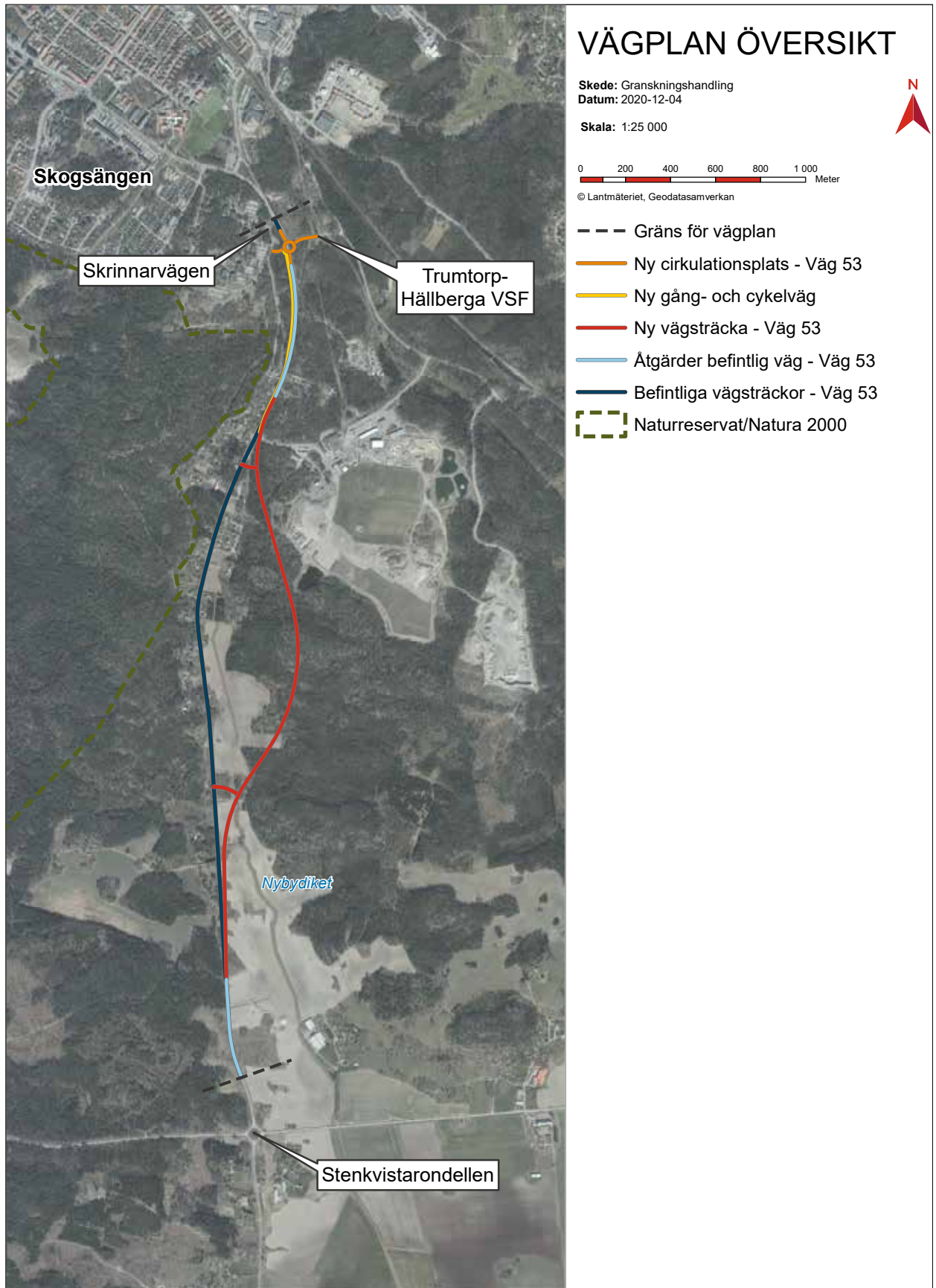
Den nya sträckningen i söder avviker från befintlig väg 53 strax öster om de sydligast belägna fastigheterna utmed befintlig sträckning. Här går den nya vägen genom öppet jordbrukslandskap innan den viker av in i skogsmark och mer kuperad terräng. Se figur 1.2.

I norr ansluter den nya sträckningen mot befintlig väg 53 nära infarten till Lilla Nyby. Infarten till Lilla Nyby byggs om. Därefter följer väg 53 längs befintlig väg. En förlängning av befintlig gång- och cykelbana från Skrinnarvägen anläggs söderut till anslutningen mellan nya och befintliga väg 53. En ny cirkulationsplats anläggs vid Viptorp med anslutningar mot Skrinnarvägen och Trumtorp-Hällberga vägsamfällighet. Befintlig infart till Skrinnarvägen stängs. Cirkulationsplatsen kompletteras med en passage för oskyddade trafikanter över väg 53 i dess norra del.

Den del av befintlig väg 53 som ersätts av ny sträckning av väg 53 övergår till kommunal väg. Inga åtgärder görs på den kommunala vägen förutom anslutningar mot ny väg och vändplaner.

På två platser, norr och söder om Lilla Nyby, binds den befintliga vägen och den nya sträckningen ihop genom mindre vägvägar.

Möjligheter för mindre djur att passera vägen planskilt kommer att finnas längs sträckan. Viltstängsel anläggs utmed den nya vägsträckningen. Bullerskydd tillkommer i den södra delen av nysträckningen samt i den norra delen längs med en del av den befintliga vägens sträckning. Bullerskyddsåtgärder utgörs av skärmar, bullervallar och skärm på vall.



Figur 1.2 Nysträckning av väg 53.

2 Förutsättningar - Landskapsanalys

I arbetet med vägplanen togs en landskapsanalys fram i tidigt skede. I den har landskapets viktigaste karaktärer och funktioner identifierats. Nedan följer en översiktlig beskrivning av landskapet i och kring planområdet med grund i den framtagna landskapsanalysen.

2.1 Landskapets förutsättningar

2.1.1 Landskapsbild

Området utgörs av en dalgång med jordbruksmark omgiven av skogsområden. Mellan de sammanhängande skogsområdena, Vilsta i väster och Nybyskogen i öster, ligger en dalgång med jordbruksmark. I dalgången rinner ett mindre vattendrag, Nybydiket, parallellt med väg 53. Väg 53 löper längs randzonen mellan skogsområdet i väster och jordbruksmarken i öster. Längs den aktuella vägsträckan finns flertalet bostäder koncentrerade till områdets centrala delar.

Landskapsbilden präglas av samspelet mellan den kuperade skogsmarken och den öppna flackare jordbruksmarken i dalgången. Det öppna odlingslandskapet med åkrar och åkerholmar, öster om väg 53, medför större öppna och halvöppna landskapsrum. Detta skapar långa siktlinjer och vidsträckta vyer. Väster om vägen dominerar skogsmarken men bitvis finns det inslag av jordbruksmark, som skapar halvöppna landskapsrum, och småhusbebyggelse. Se figur 2.1.

Den aktuella sträckan av väg 53 utgör en barriär för de boende då trafiken medför svårigheter att passera vägen samt begränsar möjligheten att röra sig fritt mellan de sammanhängande skogsområden Vilsta och Nybyskogen. Då vägen följer randzonen mellan skogsmark och jordbrukslandskap, och därmed befintliga strukturer i landskapet, minskar dess visuella barriäreffekt något.

Riktningen i landskapet är nord-sydlig och utgörs av dalgångens utbredning. Väg 53 följer denna riktning och förstärker upplevelsen av en nord-sydlig riktning i landskapet. Den öppna jordbruksmarken öster om vägen följer dalgången men har ingen påtaglig riktning. Inom området finns inga tydliga landmärken.

2.1.2 Naturmiljö

På vardera sida om väg 53 och utredningsområdet finns större skogsområden. Skogsområdena består av en blandning mellan barr- och lövskog. Närmast vägområdet dominerar lövträd.

Väster om väg 53 finns Vilsta naturreservat som är ett Natura 2000-område med stora naturvärden och som används som friluftsområde. I områdets östra del finns också ett stråk med kalkhaltig mark vilket ger förutsättningar för en mer säregen flora och kalkgynnade sällsynta växter. Öster om väg 53 består landskapet närmast Stenkvistarondellen i söder av jordbruksmark i en dalgång. Nordost om jordbruksmarken finns ett större sammanhängande skogsområde Odlarskogen/Nybyskogen.

Inom det studerade området finns inga skyddade naturområden. Det finns identifierade naturvärdesobjekt med påtagligt och visst naturvärde samt naturvärdsarter. Inom det studerade området finns även generella biotopskyddsobjekt, Nybydiket och en åkerholme i den södra delen av området.

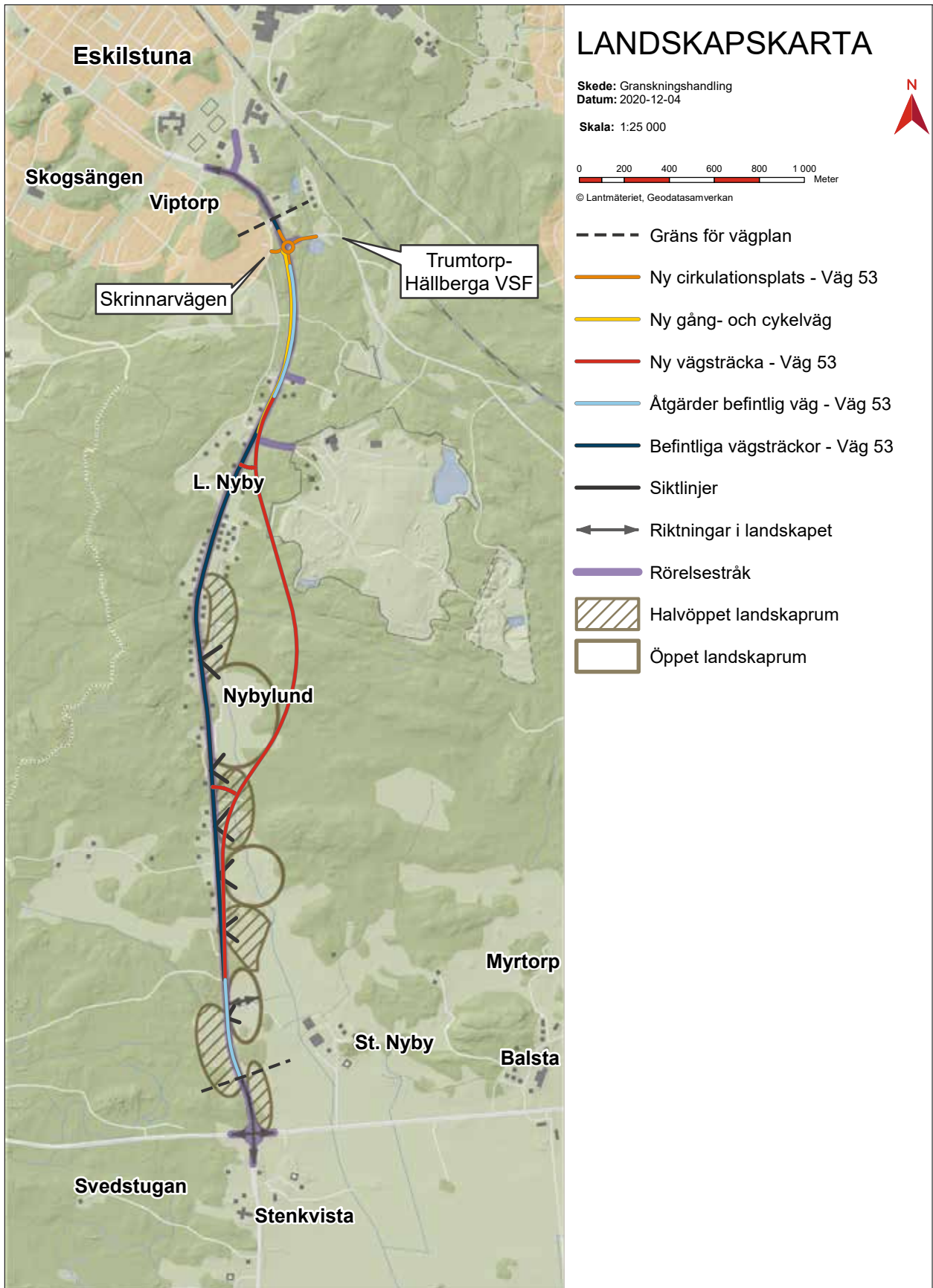
2.1.3 Kulturmiljö

Efter inlandsisens avsmältning utgjordes det studerade området av en skärgård av mindre öar. Landhöjningen skapade ett sund mellan två öar som gradvis smalnades av till en havsvik. Odlingslandskapet öster om väg 53 utgör den forna havsviken. För cirka 5000-7000 år sedan levde människor på havsstranden runt viken vilket har påvisats vid en arkeologisk utredning då flertal boplatser påträffades. Boplatserna är idag fornlämningar.

Det studerade området ligger till stor del inom Stenkvista socken. Den första kyrkan uppfördes på 1100-talet omedelbart söder om Stenkvista cirkulationsplats. Fornlämningar i form av gravar samt en runsten visar att en bofast befolkning under järnålder funnits på platsen.

Vilsta naturreservat, väster om väg 53, är rikt på fornlämningar. Här finns två fornborgar, förhistoriska gravar, bebyggelselämningar, spår efter gruvverksamhet samt skogshistoriska lämningar i form av kolbottnar.

Riksväg 53 har under lång tid bundit samman orter i sydvästra Sörmland med handelsplatsen Tunafors i Eskilstuna. Vägen finns på



Figur 2.1 Landskapsbildsanalys

kartor från 1600-talet och är troligtvis mycket gammal. Den har dock under åren byggts om och rätats ut. Invid dagens väg finns bevarade korta vägvagnsnitt vilka har fornlämningsstatus.

2.1.4 Rekreation och friluftsliv

Då området till stor del består av skogsmark finns här goda förutsättningar för friluftslivet. Det finns gott om grönområden i nära anslutning till bebyggelsen.

Naturreservatet Vilsta i öster används för friluftsliv och rekreation. Naturreservatet har bland annat vandringsleder, löpspår, ridleder och gångstigar. Dessa är främst belägna i reservatets västra del men flertalet leder passerar nära den aktuella vägsträckan.

Det större sammanhängande skogsområdet Odlarskogen/Nybyaskogen, väster om väg 53, är också av vikt för rekreation och friluftsliv.

En del av det studerade området omfattar även område för älgförvaltning och älgjakt. I det studerade områdets norra del, nära vägkorsningen med Sveavägen, finns en idrottsplats.

2.2 Landskapets typ och karaktär

En landskapstyp är en beteckning på ett geografiskt område som har en generell uppbyggnad över hela området och kan förekomma på flera ställen. För att bestämma landskapstypen studeras bland annat jordart, berggrund, terräng och markanvändning.

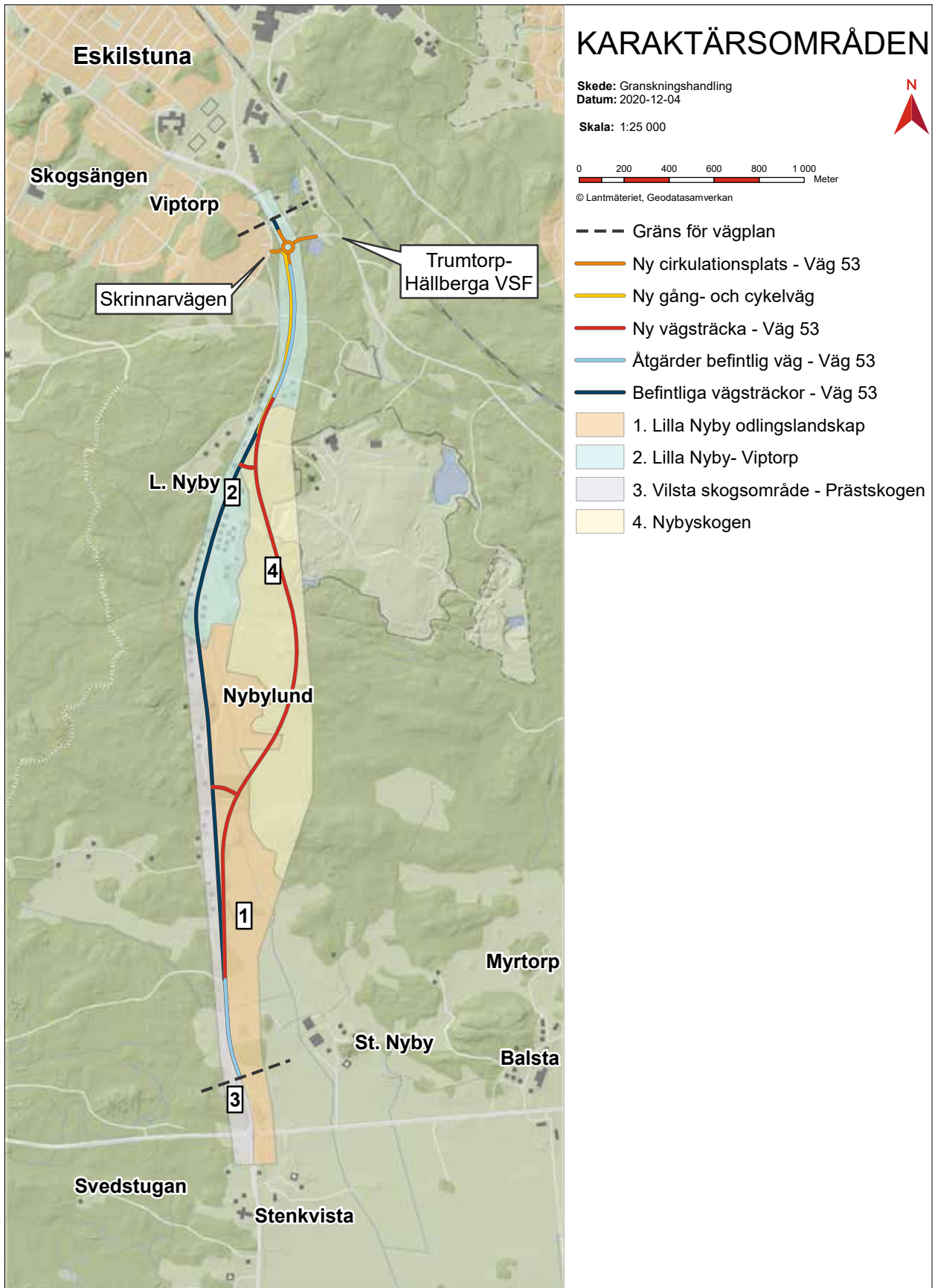
Den övergripande landskapstypen inom och i anslutning till planområdet är sprickdalslandskap. Landskapet består av öppen jordbruksmark i en dalgång omgiven av kuperat skogslandskap.

Vidare kan flera karaktärsområden urskiljas inom planområdet. Ett karaktärsområde är ett geografiskt avgränsat område med framträdande drag och nyckelkaraktärer som skiljer området från ett annat. Det är olika saker som avgör om ett landskap har en säregen karaktär. Det kan vara landskapets beståndsdelar eller också upplevelsen på platsen. Platsbesök, kartstudier och analys av befintligt material ligger som grund för karaktärsområdessindelningen.

Dessa karaktärsområden kan urskiljas inom planområdet (se figur 2.2):

1. Nybylund odlingslandskap

Detta område utgörs av odlingslandskapet i dalgången öster om den aktuella vägsträckan av riksväg 53. Området består mestadels av åkermark med inslag av betes- och ängsmark samt åkerholmar. Landskapet består av öppna och halvöppna landskapsrum som medför långa siktlinjer. Inom området finns också ett mindre vattendrag, Nybydiket, som löper genom dalgången. Området har naturvärden, kulturvärden och bruksvärden bundna till odlingslandskapet. Se figur 2.3.



Figur 2.2 Karaktärsområden.



Figur 2.3 Det öppna odlingslandskapet i dalgången medger långa siktlinjer.



Figur 2.6 Kuperad terräng i Nybyskogen.



Figur 2.4 Bebyggelse i Lilla Nyby.



Figur 2.5 Skogsmark väster om väg 53.

2. Lilla Nyby-Viptorp

Lilla Nyby är en småort längs den aktuella vägsträckan av väg 53. Området tar vid norr om odlingslandskapet och består av en samling fastigheter koncentrerade till vägens centrala delar. Bebyggelsen, bestående av villor, är tätare här än längs övriga sträckan och det förekommer bageri- och caféverksamhet inom området. Området har en stadsnära men lantlig karaktär. I Lilla Nyby finns en avfallsanläggning för hela kommunen. Området kring infarten till Viptorp består av naturmark och stadsbebyggelse. Naturmarken i direkt anslutning till väg 53 fungerar som en grön ridå mellan vägen och bebyggelsen så att man från vägen endast kan skimra bebyggelsen genom vegetationen. Bebyggelsen i detta område upplevs som en del av stadsmiljön. Se figur 2.4.

3. Vilsta skogsområde-Prästskogen

Från Stenkvistarondellen i söder löper detta område direkt väster om väg 53 upp till Lilla Nyby. Området är av blandad karaktär. Landskapet kännetecknas av svagt kuperad naturmark och skogsmark med inslag av småhusbebyggelse och små inslag av jordbruk. Bitvis finns berg i dagen. Se figur 2.5.

4. Nybyskogen

Detta område består av det större sammanhängande skogsområdet Odlarskogen/Nybyskogen. Skogsområdet löper öster om odlingslandskapet och Lilla Nyby samt runt Nyby avfallsanläggning. Skogen utgörs av blandskog med lövträd och gran. Terrängen är kuperad. Området används för rekreation av närboende. Se figur 2.6.

2.3 Sammanvägd analys av landskapet samt slutsatser

Området är småskaligt och tämligen variationsrikt med en blandning av bebyggelse, skog, åkermark och infrastruktur. De känsligaste delarna inom det studerade området finns i dalgången. Det öppna odlingslandskapet i dalgången öster om riksväg 53 har naturvärden, kulturmiljövärden samt ett bruksvärde för de som brukar marken. Jordbruksmarken utgör en värdefull naturresurs men är också viktig på grund av dess biologiska och kulturella värden. Odlingslandskapet med dess öppna landskapsrum har också ett stort värde för landskapsbilden samt trafikanters upplevelse av det omgivande landskapet. Odlingslandskapet har en hög känslighet för förändringar och därför bör intrång på denna mark i högsta grad minimeras.

Nysträckningen innebär att landskapsbilden i området förändras avsevärt då en helt ny vägkorridor tillkommer. Den nya bilvägen innebär att mycket yta tas i anspråk. Den utgör en ny visuell och fysisk barriär för trafikanter, boende och djur samt skapar nytt trafikbuller. Den nya bilvägen kommer att ha fragmenterande effekter på landskapet. Viltstängslet utmed den nya vägsträckningen kommer ytterligare höja barriäreffekten.

Skogsområden är mindre känsliga för förändringar och nysträckningen genom skogsmark medför att vägen kommer att smälta in bättre i landskapet då den döljs av skogsvegetationen. På så vis blir den nya bilvägen inte lika dominant och påtaglig i landskapet.

Nysträckningen medför att den befintliga vägens visuella och fysiska barriäreffekt minskar då trafikbelastningen minskar och tillgängligheten för oskyddade trafikanter ökar. Tillkomsten av bullerskydd utmed den befintliga vägen i form av skärmar och vallar innebär dock att barriäreffekten blir högre. Den nya gång- och cykelvägen kommer att öka tillgängligheten och framkomligheten i området.

I den norra delen innebär tillkomsten av en cirkulationsplats en stor påverkan på den befintliga landskapsbilden. Cirkulationsplatsen utgör ett visuellt påtagligt element i landskapet. Utformningen av cirkulationsplatsen och framförallt rondellen ska i möjligaste mån anpassas till omgivande landskap.

Totalt sett ökar den totala mängden infrastruktur vid tillkomsten av en ny vägkorridor. Detta medför en påtaglig visuell och fysisk förändring av det befintliga landskapet och landskapsbilden. Det är viktigt att hänsyn tas till att områdets karaktär bevaras och värnas.

3 Övergripande gestaltungsavsikter

Syftet med gestaltningen av den nya vägen, cirkulationsplatsen samt gång- och cykelvägen är att förankra dem i det omgivande landskapet och skapa en god och estetiskt tilltalande vägmiljö. På en övergripande nivå är avsikten med gestaltningen att skapa en vägkorridor som smälter in väl i sin omgivning och upplevs som en helhet. Vägen och gång- och cykelvägen ska anpassas till det befintliga landskapet och utgöra ett så litet visuellt och fysiskt intrång i landskapet som möjligt.

För att förankra hela vägrummet i det befintliga landskapet och skapa en god estetik längs sträckningen bör man ta hänsyn till nedan beskrivna riktlinjer. Dessa övergripande riktlinjer utgör utgångspunkten för en god utformning.

Helhet

Hela den nya vägsträckan ska upplevas som en helhet och det är av vikt att gestaltningen anpassas till detta. Vägrummet ska vara enhetligt utformat med avseende på färgskala, material och beläggning. Ett sätt att skapa helhet är att använda samma typ av utrustning längs hela sträckan. Utrustning såsom vägräcken, skyltar och belyningsstolpar ska upplevas som sammanhängande och ha en enhetlig färgskala. Utrustningen bör även samspelas mellan den nya sträckningen och befintlig väg för att skapa ytterligare enhetlighet.

Topografi

Den nya vägsträckan ska i möjligaste mån följa landskapets topografi och man bör undvika djupa skärningar eller höga vägbankar. Man bör dra nytta av befintliga nivåskillnader i landskapet vid gestaltningen och dagvattenhantering.

Skala

Det är viktigt att vid utformningen tänka på den nya vägsträckans skala genom att ta hänsyn till vägbredden och anpassa den till omgivningen.

Masshantering

Överskottsmassor och avbaningsmassor som skapas i samband med anläggningen av den nya vägsträckan och gång- och cykelvägen ska användas på ett genomtänkt och effektivt

sätt. Artrika avbaningsmassor bör återanvändas inom planområdet. Hänsyn bör tas till att gynna den biologiska mångfalden.

Slänthantering

Utformning av slänter och upplag ska ske på så sätt att den upplevs som en naturlig del av landskapet. Vägslänter ska i möjligaste mån kläs med avbaningsmassor, ytjord från angränsande landskap, för att snabbt etablera naturlig vegetation inom området. Slänter ska anpassas till omgivande landskap och utföras med flacka lutningar för att minska deras dominans i landskapet.

Öppet odlingslandskap

Det är av stor vikt för upplevelsen av landskapet och ur ett kulturhistoriskt perspektiv att bevara odlingslandskap och göra så lite intrång som möjligt. Om intrång görs på denna mark ska man undvika att fragmentera marken i obrukbara bitar och undvika kraftiga slänter.

Vegetation

Befintlig vegetation ska i möjligaste mån bevaras och skyddas. Borttagen vegetation bör återetableras så snart som möjligt. Nytt växtmaterial ska anpassas till kringliggande landskap och platsens karaktär.

Siktlinjer

Befintliga siktlinjer och utblickar bör bevaras och om möjligt förstärkas genom utformningen och gestaltningen.

Utrustning

Det är viktigt att tänka igenom materialval och välja material som underlättar den framtida driften och skötseln. Mängden vägutrustning ska minimeras genom medveten och samordnad placering.

Bullerskydd

Bullerskyddsåtgärder ska anpassas till landskapet och samspela med omgivningen.

Impediment

Vid utformningen av den nya vägsträckan ska man undvika att skapa impedimentområden som riskerar att bli svårskötta eller obrukbara.

4 Gestaltungsforlag

Vägplanen omfattar nybyggnation av den nya vägsträckningen, tillbyggnad av en cirkulationsplats samt tillbyggnad av en ny gång- och cykelväg. Nedan beskrivs specifika gestaltungsprinciper och forslag för nysträckningen och befintlig väg. Gestaltungsprinciperna ska bidra till en god gestaltung och den mest optimala utformningen av hela anläggningen.

4.1 Nysträckning

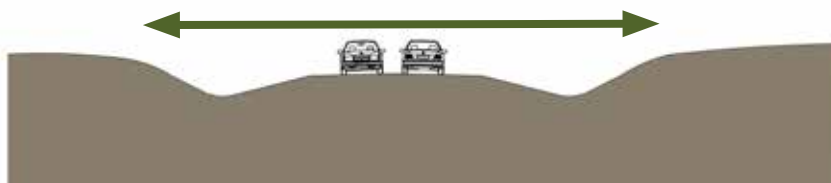
Den aktuella sträckan av väg 53, mellan cirkulationsplatsen vid Stenkvista i söder och Vip-torp i norr, får en ny vägsträckning öster om den befintliga sträckan. Den nya sträckningen avviker från befintlig väg 53 strax öster om de sydligast belägna fastigheterna utmed befintlig sträckning. Vägen passerar till en början öppet jordbrukslandskap för att sedan löpa genom mer kuperad skogsmark. I norr ansluter den nya sträckningen mot befintlig väg 53 nära infarten till Lilla Nyby. I nysträckningen ingår även de två nya korta vägvagnen som förbinder den nya sträckan med befintlig väg. Längs den nya sträckningen anläggs viltstängsel.

4.1.1 Landskapsbild

Nysträckningen medför ett stort ingrepp i landskapet och därmed på landskapsbilden. Alla åtgärder längs den nya sträckan ska syfta till att minska vägkorridorrens visuella intrång och dominans i landskapet. All utformning av exempelvis slänter och bullerskyddsåtgärder ska bidra till att förankra vägen i landskapet så att vägrummet upplevs som en naturlig del i landskapet.



Figur 4.1 Illustrativ sektion. En hög vägprofil i det öppna landskapet bryter den visuella kontakten mellan de båda sidorna om vägen.



Figur 4.2 Illustrativ sektion. En låg eller nedsänkt vägprofil i det öppna landskapet medför att den visuella kontakten behålls.

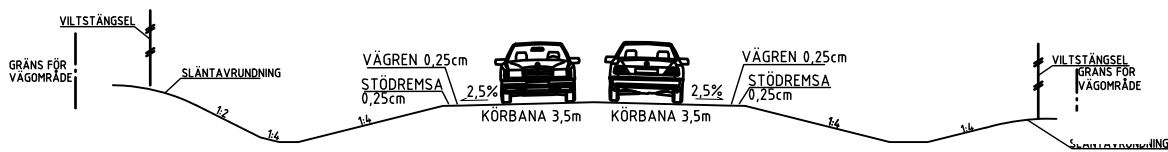
Där den nya sträckningen, i den södra delen, passerar det öppna odlings- och kulturlandskapet i dalgången är det av särskild vikt att ta hänsyn till vägens utformning. Den nya vägen förläggs på bank genom dalgången. Här är det viktigt att banken görs så låg som möjligt för att behålla den visuella kontakten mellan landskapet på var sida om vägbanken.

De öppna landskapsrummen i dalgången ska i möjligaste mån hållas öppna och utblickarna över det flacka odlingslandskapet bör bevaras. Utblickar och siktlinjer är viktiga för trafikanters och närboendes upplevelse av landskapet. Det är viktigt att den nya vägen får en så låg profil som möjligt i det öppna landskapet för att behålla den visuella kontakten och siktlinjer i landskapet. Se figur 4.1 och 4.2.

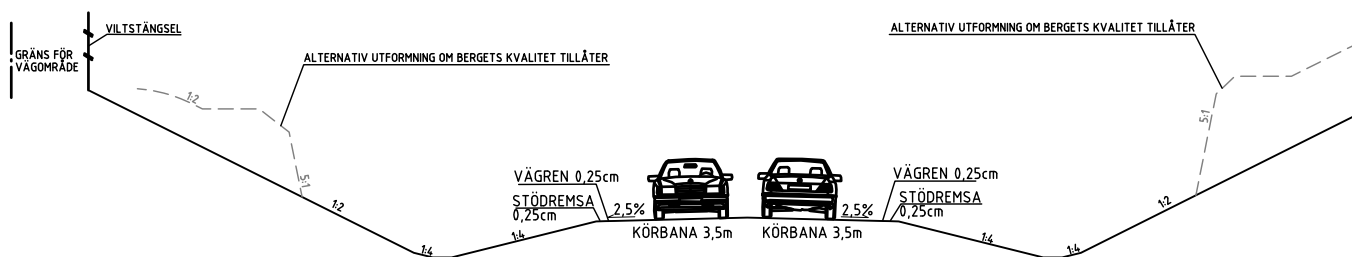
Längre österut där nysträckningen löper genom delar av Nybyskogen blir vägens intrång på landskapsbilden mindre påtagligt då den täta skogen begränsar sikten. Vägen smälter in mer i landskapet och upplevs som mindre störande då den döljs av vegetation. Utblickar både mot och från vägen begränsas.

4.1.2 Landskapsanpassning / Terrängutformning

Landskapsanpassning innebär den nya vägens anpassning till det befintliga landskapet och dess förankring i landskapet. Hela vägområdet ska ha en liknande karaktär som omgivande landskap och bindas ihop med resterande landskapsrum. Vägens profil bör anpassas till befintlig terräng och följa landskapets topografi och befintliga strukturer.



Figur 4.3 Vägsektion nysträckning. Flacka slänter och avsaknad av sidoräcken minskar vägens fysiska och visuella barriäreffekt.



Figur 4.4 Vägsektion vid bergskärning. Hänsyn ska tas till landskapets former och anslutningar till befintlig mark.

Den nya vägsträckan passerar till en början öppen åkermark för att sedan löpa genom mer kuperad skogsterräng resten av nysträckningen. Där vägen börjar gå i ny sträckning över öppet odlingslandskap är det av stor vikt att vägen placeras i nivå med eller så lågt som möjligt i landskapet. Detta bidrar till att sidoräcken kan undvikas och bidrar till flackare slänter vilket minskar vägkorridorens fysiska och visuella barriäreffekt, se figur 4.3. Vägen smälter då in bättre i det omgivande landskapet och dess visuella påtaglighet minskar. Anslutningar till kringliggande mark ska ske på ett naturligt sätt och ge ett mjukt intryck.

Längre österut går den nya vägen genom mer kuperad skogsterräng i delar av Nybyskogen. Hänsyn ska tas till landskapets naturliga terräng och nivåskillnader, se figur 4.4. Slänter kan här göras lite brantare och bör utformas så att området som påverkas av schakt eller fyllning blir så litet som möjligt.

Den kuperade skogsterrängen innebär att bergskärningar behöver göras för den nya vägen. Bergskärning bör då utföras så att

skärningen följer bergets naturliga sprickriktningar och därmed får en naturlig trappning i höjddled och längdled.

Alla överskottsmassor och avbaningsmassor som blir till vid anläggningen av den nya vägen bör återanvändas på ett genomtänkt och effektivt sätt. Avbaningsmassor från odlingsmark och skogsmark får inte blandas.

4.1.3 Släntutformning/sidoområden

Slänter och sidoområden i anslutning till den nya vägen ska utformas på så vis att de upplevs som en naturlig del av omgivningen. Det är av vikt att sidoområden och slänter ansluter till respektive omgivning. Detta innebär att där vägen löper genom odlingslandskapet i dalgången ska denna karaktär speglas på sidoområdena och längre österut där vägen löper genom skogsmark ska skogsmarkskaraktären slå genom på sidoområdena.

Slänter bör utföras så flacka som möjligt och avrundas mjukt så att inga skarpa kanter finns. Det är särskilt viktigt med mjuka avrundningar av släntkrön där vägen passerar jordbruks-

mark då det bidrar till möjligheten att kunna fortsätta bruka marken nära vägen. Övergången mellan sidoområden och jordbruksmark ska vara mjuk.

Slänter ska ges en ytbeklädnad anpassad till anslutande landskapstyper och platsens karaktär. På så vis får vägområdet ett naturligare intryck och smälter in bättre i kringliggande landskap. Slänter ska ges en ytbeklädnad av finmaterial och vid behov besås med gräsfröblandningar anpassade till landskapet och vegetationen i anslutning till slänten. Fröblandningarna ska bestå av en för platsen naturlig fröbank. Där vägen passerar åkermark bör åkermark om möjligt fortsätta på ytterslänten. Avbaningsmassor från platsen kan med fördel användas på slänterna för att återfå naturlig vegetation.

Sidoområdena runt trummor ska besås med gräsfröblandning. Blottlagd kross bör inte förekomma runt trummor. Övergången mellan sidoområden vid trummorna och åkermarken ska upplevas naturlig.

4.1.4 Vegetation

För att bevara och stärka landskapskaraktärer och variation inom området ska den befintliga vegetationen sparas i så stor utsträckning som möjligt.

Vägplanen berör ett antal identifierade naturvärdesobjekt med påtagligt och visst naturvärde. Dessa består av varierad skog, löv- och barrblandskog med gamla träd och äldre lövträd. Inom området finns även några identifierade naturvårdsarter, främst vanligare nyckelarter och signalarter. Det är av vikt att skydda gammal skog då denna är svår att ersätta på kort sikt. Intrång på dessa områden ska minimeras.

Inom området finns generella biotopskyddsobjekt varav två påverkas av vägplanen; Nybydiken och en åkerholme i södra delen. Alla biotoper som omfattas av generellt biotopskydd ska bevaras och skyddas under byggtiden.

Nytt växtmaterial som tillkommer vid byggnation av den nya vägsträckan ska anpassas till kringliggande landskap och platsens karaktär. Vegetation ska återetableras så snabbt som möjligt och anpassas till respektive landskapskaraktär.

4.1.5 Vägutrustning

Hela det nya vägrummet ska upplevas som en helhet. Helhet kan skapas genom att använda samma typ av utrustning längs hela sträckan genom att exempelvis använda utrustning från en produktserie. Utrustning såsom skyltar, räcken och belysningsstolpar ska upplevas som sammanhängande och ha ett enhetligt materialval och färgskala. Utrustningen ska om möjligt samordnas med utrustningen på anslutande vägsträckor och befintlig väg för att skapa ytterligare enhetlighet. Det är bra om mängden vägutrustning minimeras genom medveten och samordnad placering.

Sidoräcken ska undvikas i möjligaste mån. Räcken utgör en fysisk och visuell barriär i landskapet. Genom att flackare slänter anläggs kan man minska andelen räcken. I de fall räcken blir aktuella ska förslagsvis smäckra räcken såsom vajerräcken användas i första hand. Se exempel i figur 4.5. Det är av vikt att räckena ger ett enhetligt intryck vilket kan åstadkommas genom att använda samma typ av räcke längs hela sträckan. Om två olika typer av räcken används ska de placeras på ett genomtänkt sätt i strukturerade sektioner så att vägrummet inte upplevs rörigt.

Utrustning som bygger på höjden såsom belysningsstolpar ska placeras ut varsamt i landskapet. Detta är av särskild vikt i det öppna landskapet i dalgången, för att inte negativt påverka utblickar. Om möjligt ska sådan utrustning placeras i anslutning till högre vegetation utan att skada trädets rötter.



Figur 4.5 Vajerräcken är mindre påtagliga i landskapet än exempelvis w-profil räcken och ger ett mjukare intryck i vägrummet. Foto: ATA

4.1.6 Bullerskydd

Tillkomsten av bullerskydd i den södra delen medför en negativ påverkan på de boendes utsikt. Bullerskydden utgörs här av skärmar, vallar och skärm på vall. Då den nya vägen, i den södra delen av sträckan, till största del är förlagd på en lägre nivå än befintlig väg hindras utsikten för de boende i mindre utsträckning än den hade gjort om de två vägarna låg i nivå med varandra. Den nya vägens lägre nivå innebär att bara en del av bullerskydden syns ovanför den befintliga vägens högre nivå.

Bullerskydd är ofta påtagliga element i landskapet. Stor hänsyn ska därför tas till utformningen av bullerskydd för att minska deras visuella inverkan på landskapsbilden. Alla bullerskydd bör utformas på så vis att de samspelar med omgivande landskap och vägrummet.

Bullerplank har oftast en större visuell dominans i landskapet och större påverkan på utblickar och landskapsbilden jämfört med bullervallar. Det är av stor vikt att hänsyn tas till utformningen av bullerplanken för att minska deras dominans i landskapet och vägrummet. Bullerplank ska utformas så att de ger ett enhetligt intryck. De bör ansluta till terrängen på ett naturligt sätt.

Bullervallar har vanligtvis en något mindre visuell barriäreffekt än plank. Bullervallen ska i möjligaste mån anslutas till omgivande terräng på ett naturligt sätt så att den inte upplevs som en fristående del. Bullervallens lutning bör ej överskrida en lutning på 1:2. Eventuella planteringar på och i anslutning till bullervallen ska eftersträva samma karaktär som kringliggande landskap. Där bullerplank möter bullervall är det viktigt att övergången blir naturlig. Vegetation kan mjuka upp övergången.

4.2 Befintlig väg

Längs befintlig väg i söder görs en kurvrätning strax norr om Stenkvistarondellen. I övrigt behåller den befintliga vägen dagens standard i den södra delen av planområdet. Den del av befintlig väg 53 som ersätts av ny sträckning av väg 53 övergår till kommunal väg. Inga åtgärder görs på den kommunala vägen förutom anslutningar mot ny väg och vändplaner. I norr ansluter den nya sträckningen mot befintlig väg 53 nära infarten till Lilla Nyby. Infarten till Lilla Nyby byggs om. Därefter följer väg 53 längs befintlig väg. En förlängning av befintlig gång- och cykelbana från Skrinnarvägen anläggs söderut till anslutningen mellan nya och befintliga väg 53. En ny cirkulationsplats anläggs vid Viptorp med anslutningar mot Skrinnarvägen och Trumtorp-Hällberga vägsamfällighet. Befintlig infart till Skrinnarvägen stängs. Cirkulationsplatsen kompletteras med en passage för oskyddade trafikanter över väg 53 i dess norra del. Bullerskyddsåtgärder tillkommer längs delar av sträckan.

4.2.1 Landskapsbild

I den södra delen förblir landskapsbilden i stort sett oförändrad då det görs minimalt med åtgärder här.

I den norra delen innebär tillkomsten av en cirkulationsplats en stor påverkan på den befintliga landskapsbilden. Cirkulationsplatsen utgör ett visuellt påtagligt element i landskapet. Utformningen av cirkulationsplatsen och framförallt rondellen ska i möjligaste mån anpassas till omgivande landskap för att på så vis minska dess visuella påtaglighet och skapa ett bättre helhetsintryck.

Även tillkomsten av en ny gång- och cykelväg medför en viss påverkan på landskapsbilden.

Hänsyn ska här tas till utformningen så att den visuella och fysiska barriäreffekten inte ökar.

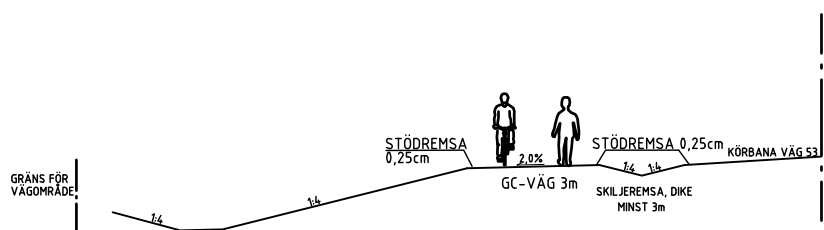
Det är viktigt att gång- och cykelvägen läggs i nivå med vägen så att sidoräcken kan undvikas. På så vis minskar vägkorridorens fysiska och visuella barriäreffekt och därmed dess dominans i landskapet. Gång- och cykelvägen ska samspela med den befintliga vägen och hela vägrummet ska upplevas som en helhet.

4.2.2 Släntutformning/sidoområden

Då vägen till största del förblir utan åtgärder bibehålls sidoområdenas nuvarande utformning. I norr där nya sidoområden och slänter tillkommer är det viktigt att de utformas på så vis att de upplevs som en del av kringliggande landskap och har samma karaktär som befintliga slänter längs befintlig väg.

Slänter i anslutning till infarten till Lilla Nyby och den nya gång- och cykelvägen bör göras så flacka som möjligt för att minska vägrummets visuella och fysiska barriäreffekt samt utföras med mjuka avrundningar. De ska ges en ytbeklädnad anpassad till anslutande landskapstyp och platsens karaktär. Avbaningsmassor från platsen kan med fördel användas på ytter-slänterna för att återfå naturlig vegetation i området. De får dock inte innehålla fröer av invasiva arter.

Den nya gång- och cykelvägen separeras från bilvägen med en cirka 3 meter bred skiljeremsa. Slänterna i skiljeremsan utförs med 1:4 lutning. Se figur 4.6. Skiljeremsan ges en ytbeklädnad av finmaterial och besås med gräsfröblandningar av en för platsen naturlig fröbank. Även avbaningsmassor kan användas.



Figur 4.6 Vägsektion befintlig sträckning i norr. Gång- och cykelväg separerad med skiljeremsa från väg 53. Flacka slänter och avsaknad av räcken minskar vägrummets dominans i landskapet.

4.2.3 Utrustning

Det är av vikt att utrustningen, såsom belysning och skyltning, längs den ombyggda delen av sträckan samt gång- och cykelvägen samordnas med utrustningen längs resterande bilväg för att hela vägen ska upplevas som sammanhängande. Vägutrustningen i den norra delen bör anpassas till områdets något mer stadslika karaktär.

4.2.4 Bullerskydd

I den norra delen börjar bullerskyddsåtgärderna där nysträckningen ansluter mot befintlig väg. Bullerskydden utgörs här av bullerskärmar med en höjd på 2,5 respektive 2,8 meter över färdig vägyta. Då bullerskydden är placerade längs med den befintliga vägens sträckning kommer utsikten försämrats för de boende på var sida om vägen. Hela bullerskärmens höjd blir synlig från fastigheterna.

Det är av stor vikt att hänsyn tas till utformningen av bullerplanken för att minska deras dominans i landskapet och vägrummet. Bullerplanken ska utformas så att de samspelar med omgivande landskap och karaktären på platsen. De bör ansluta till det vägrummet på ett naturligt sätt. Bullerplanken kan förslagsvis utföras i trä med stående träribbor, alternativt i komposit, och med lockpaneler för att skapa dynamik. De ska utformas så att de ger ett enhetligt intryck. Exempelvis bör täta och många trappningar undvikas då dessa kan ge ett oroligt intryck för trafikanter i hög hastighet. Övergångar i höjd- och sidled bör ske på ett följsamt sätt. Se exempel i figur 4.7 och 4.8.



Figur 4.7 Bullerplank med trappning.
Foto: Skandinaviska områdesskydd.



Figur 4.8 Bullerplank med lockpanel ger djup och skapar dynamik. Foto: Stängselbutiken.

4.2.5 Cirkulationsplats

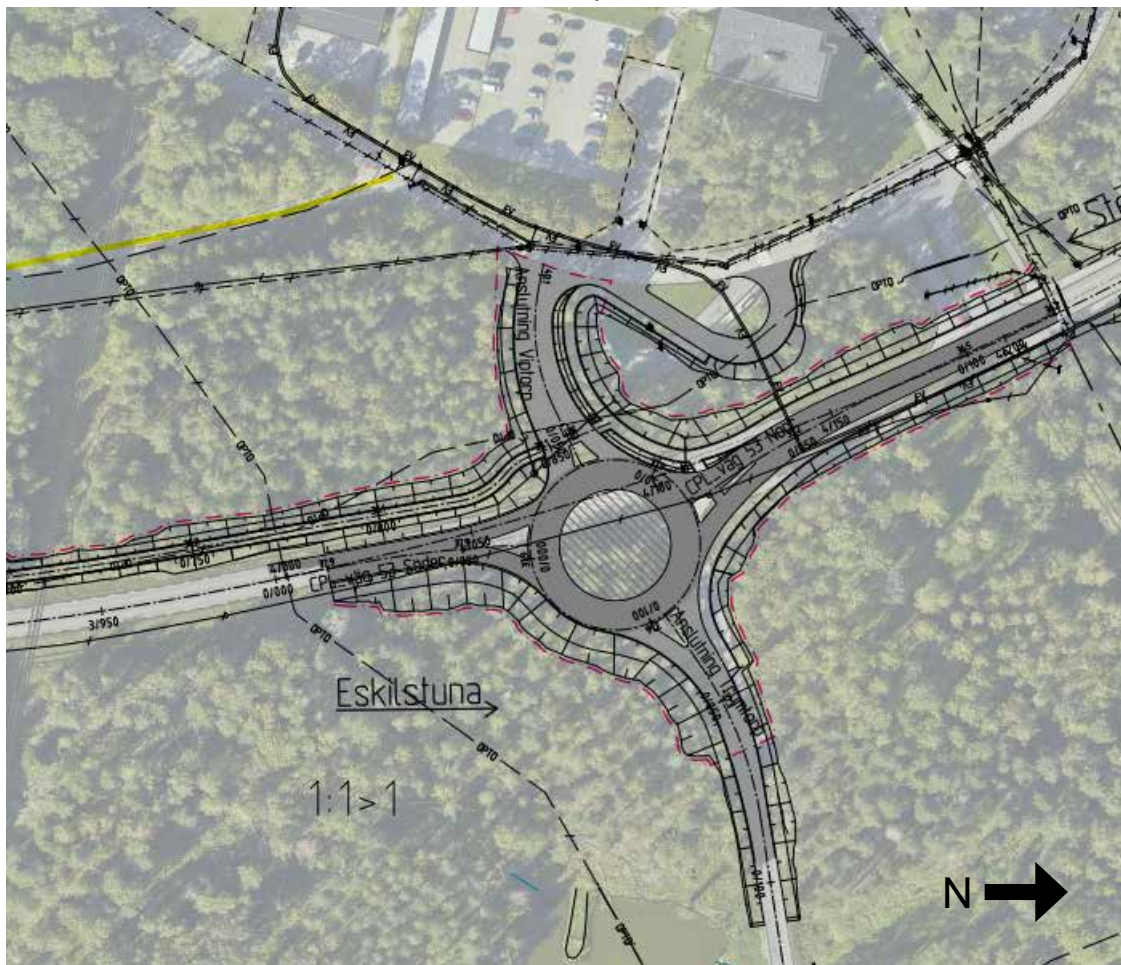
En ny cirkulationsplats anläggs vid Viptorp med anslutningar mot Skrinnavägen och Trumtorp-Hällberga vägsamfällighet, se figur 4.9. Cirkulationsplatsen kompletteras med en passage för oskyddade trafikanter över väg 53 i dess norra del.

Anläggningen av cirkulationsplatsen har en negativ inverkan på den befintliga landskapsbilden. Den skapar däremot möjligheten att förbättra denna södra infart trafiksäkerhetsmässigt. Ur ett estetiskt perspektiv medför tillkomsten av cirkulationsplatsen att infarten till de centrala delarna kan ges en mer stadsmässigt tilltalande karaktär. Cirkulationsplatsen blir en del av entrén till Eskilstunas centrala delar. Den bör därför ges en estetisk och välkomnande utformning. Utformningen av cirkulationsplatsen ska samspela med omgivande landskap. Rondellens karaktär ska harmoniera med omgivningen och återspegla platsen.

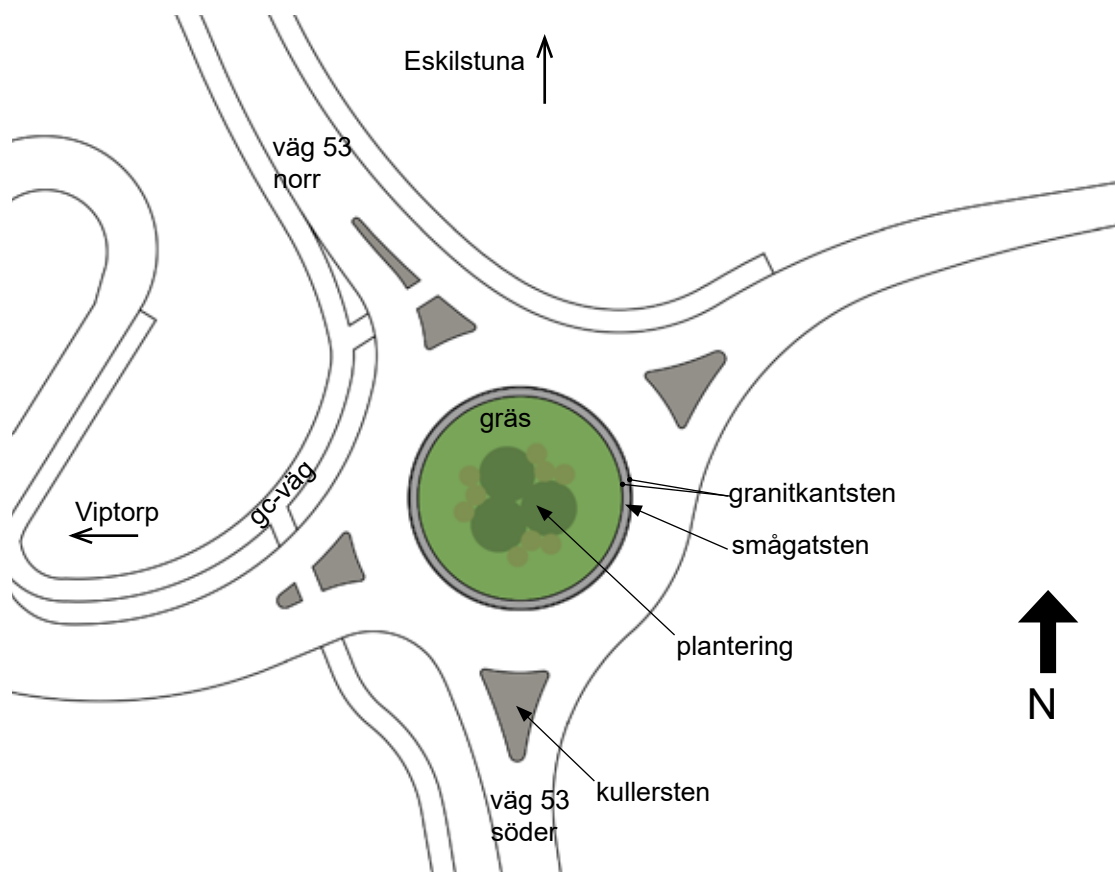
Cirkulationsplatsen bör även samspela med anslutande vägsträckor vad gäller materialval, utrustning och färgskala för ett enhetligt uttryck. Refuger i cirkulationsplatsen beläggs med kullersten satt i betong.

Rondellen får en diameter på 30 meter. Rondellen ges en enkel utformning med relativt lågt skötselbehov. Rondellen föreslås utformas med fasad kantsten av granit mot körbanan. Kantstenen bör ha en synlig höjd på 12 cm. Innanför kantstenen läggs en 1 meter remsa av smågatsten och innanför denna sätts nedsänkt kantsten av granit. Den nedsänkta kantstenen fungerar som avgränsning och stabiliserar gatstenytan. Rondellen ges en lätt välvd form.

Rondellens inre delar föreslås bestå av svagväxande gräs med planteringar i mitten. Växtmaterialet ska återspegla den omgivande miljön som kännetecknas av skogsmark och öppen jordbruksmark längs den aktuella sträckan. I rondellens mitt planteras bergtall och prydnadsgräset tuvrör som båda har en tydlig form och är vackra året om. Se figur 4.10.



Figur 4.9 Plan över den nya cirkulationsplatsen.



Figur 4.10 Plan över cirkulationsplatsen och utformning av rondellen.

5 Fortsatt arbete

Detta gestaltningsprogram ska ligga till grund för gestaltningsarbetet i kommande skeden då åtgärder och lösningar för den nya sträckningen, befintliga sträckan samt gång- och cykelvägen förfinas och detaljeras.

5.1 Bygghandlingsskede

I bygghandlingsskedet är den nya vägsträckningens profil och utformningen av slänter och sidoområden i anslutning till vägen en viktig fråga att jobba med, så att vägen förankras väl i landskapet. Utformningen av den nya cirkulationsplatsen är en annan viktig fråga att beakta då det är av vikt att cirkulationsplatsen harmonierar med omgivningen och får en estetisk och välkomnande utformning.

5.2 Byggskede

En viktig fråga att bevaka under byggskedet är upplag- och etableringsytors placering, så att de inte medför stora störningar på landskapsbilden eller negativ påverkan på utblickar och siktlinjer. Hänsyn ska även tas till att minska mängden impedimentytor som inte går att bruka. I samband med byggandet av den nya vägen måste hänsyn tas till trädets rotsystem, så att de inte skadas eller torkas ut. Hänsyn ska även tas till fornlämningar och kulturhistoriska lämningar. Inga massor eller ris får läggas på eller i direkt anslutning till dessa. Samråd med länsstyrelsen kan behövas.

6 Källor

Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt. 2014. Trafikverket.

Samrådshandling Landskapsanalys Väg 53, Södra infarten Eskilstuna. 2019. Tyréns AB.

Samrådshandling Väg 53, Södra infarten Eskilstuna. 2020. Tyréns AB.

Platsbesök, utfört 26/04/18



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se