

FASTSTÄLLELSEHANDLING

# Väg 56 Sala-Heby

Sala kommun, Heby kommun, Västmanlands län, Uppsala län

GESTALTNINGSPROGRAM

Vägplan, projektnummer: 16 10 13

2020-01-10



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Fastställelsehandling Väg 56 Sala-Heby Gestaltningsprogram

Författare: Tyréns AB

Dokumentdatum: 2020-01-10

Ärendenummer: TRV 2018/30533

Version: 1.0

Kontaktperson: Andreas Asp, Trafikverket

Foto: Tyréns AB om inget annat anges

# Innehåll

1 Inledning .....	4
1.1 Projektbeskrivning .....	4
1.2 Projekt mål .....	4
1.3 Gestaltningsprogrammets mål .....	4
1.4 Vägkorridor .....	5
2 Förutsättningar - Landskapsanalys .....	7
2.1 Landskapsbild .....	7
2.2 Naturmiljö .....	8
2.3 Kulturmiljö .....	9
2.4 Markanvändning och historik .....	9
2.5 Rekreation och friluftsliv .....	9
2.6 Landskapets typ och karaktär.....	10
3 Övergripande gestaltningsavsikter .....	12
4 Gestaltningsförslag .....	13
4.1 Detaljerade gestaltningsprinciper .....	13
5 Källor .....	19

# 1 Inledning

Detta gestaltningsprogram ingår i vägplan för ombyggnation av väg 56 mellan Sala och Heby tätort samt utbyggnad av en ny gång- och cykelväg mellan orterna. Samrådsunderlaget för den aktuella vägplanen togs fram under 2018 och skickades för beslut till länsstyrelserna i Uppsala och Västmanland under hösten 2018.

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

## 1.1 Projektbeskrivning

Planområdet är beläget i Sala och Heby kommun inom Västmanlands respektive Uppsala län, se figur 1.1. Väg 56 ingår i det nationella stamvägnätet och är en viktig transportled mellan Norrköping i söder och Gävle i norr. Vägen har en avlastande funktion på E4:an genom Stockholmsregionen framförallt för långväga transporter. På regionalnivå har väg 56 mellan tätorterna Sala och Heby en viktig funktion för kommunikation och förbindelse mellan de två kommunerna.

En vägplan ska tas fram för den 12 km långa vägsträckan av väg 56 mellan tätorterna Sala och Heby. Vägstandarden på den aktuella sträckan mellan Sala och Heby är i dagsläget bristfällig med hänsyn till vägens funktion och trafikbelastning. Vägen har en bredd på 13 meter och består av två körfält utan mittseparering. Längs sträckan finns även ett antal korsningar och anslutningar. Vägsträckan har en bristande trafiksäkerhetsstandard och framkomlighet. Sträckan saknar en heltäckande gång- och cykelväg mellan Sala och Heby.

Vägplanen syftar till att ta fram en väglösning som ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten för biltrafiken samt gång- och cykeltrafiken.

I projektet ingår ombyggnation av befintlig vägbana med mitträckesseparering och utbyggnad av en gång- och cykelväg.

## 1.2 Projekt mål

Syftet med detta projekt är att ta fram en väglösning för ombyggnationen av aktuell sträcka av väg 56 som ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten samt att tillgodose behovet av en ny gång- och cykelväg mellan tätorterna Sala och Heby. Målet är att uppnå den mest optimala lösningen för en säker och framkomlig väg och gång- och cykelväg mellan Sala och Heby.

I projektmålen ingår att:

- Att öka framkomligheten på väg 56 för nationell och regional person- och godstrafik.
- Att öka trafiksäkerheten längs väg 56 för fordonstrafik, gående och cyklister.
- Att möjliggöra bättre, fler och säkrare cykelresor i regionernas utpekade cykelstråk mellan Sala och Uppsala.
- Att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken och skapa förutsättningar för kombinationsresor för gående och cyklister.

## 1.3 Gestaltningsprogrammets mål

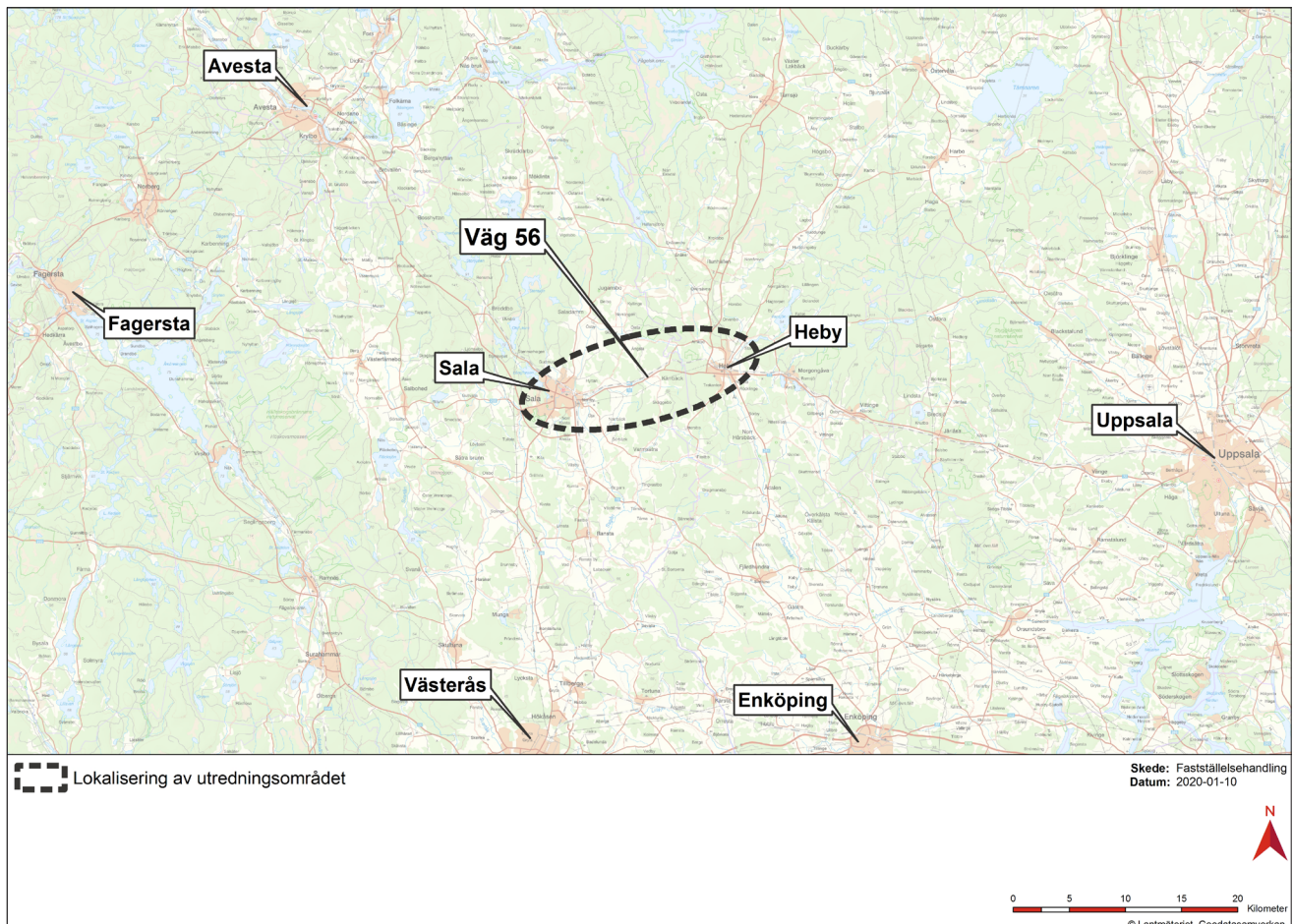
Detta gestaltningsprogram utgör ett underlag för vägprojekteringen. Gestaltningsprogrammet beskriver landskapets förutsättningar och karaktär samt hur olika gestaltningsaspekter ska uppnås och genomföras i projektet för att uppnå den mest optimala vägutformningen ur gestaltningssynpunkt. I gestaltningsprogrammet framförs gestaltningsåtgärder som syftar till att skapa en god och estetiskt tilltalande vägmiljö för trafikanter och förbipasserande.

## 1.4 Vägkorridor

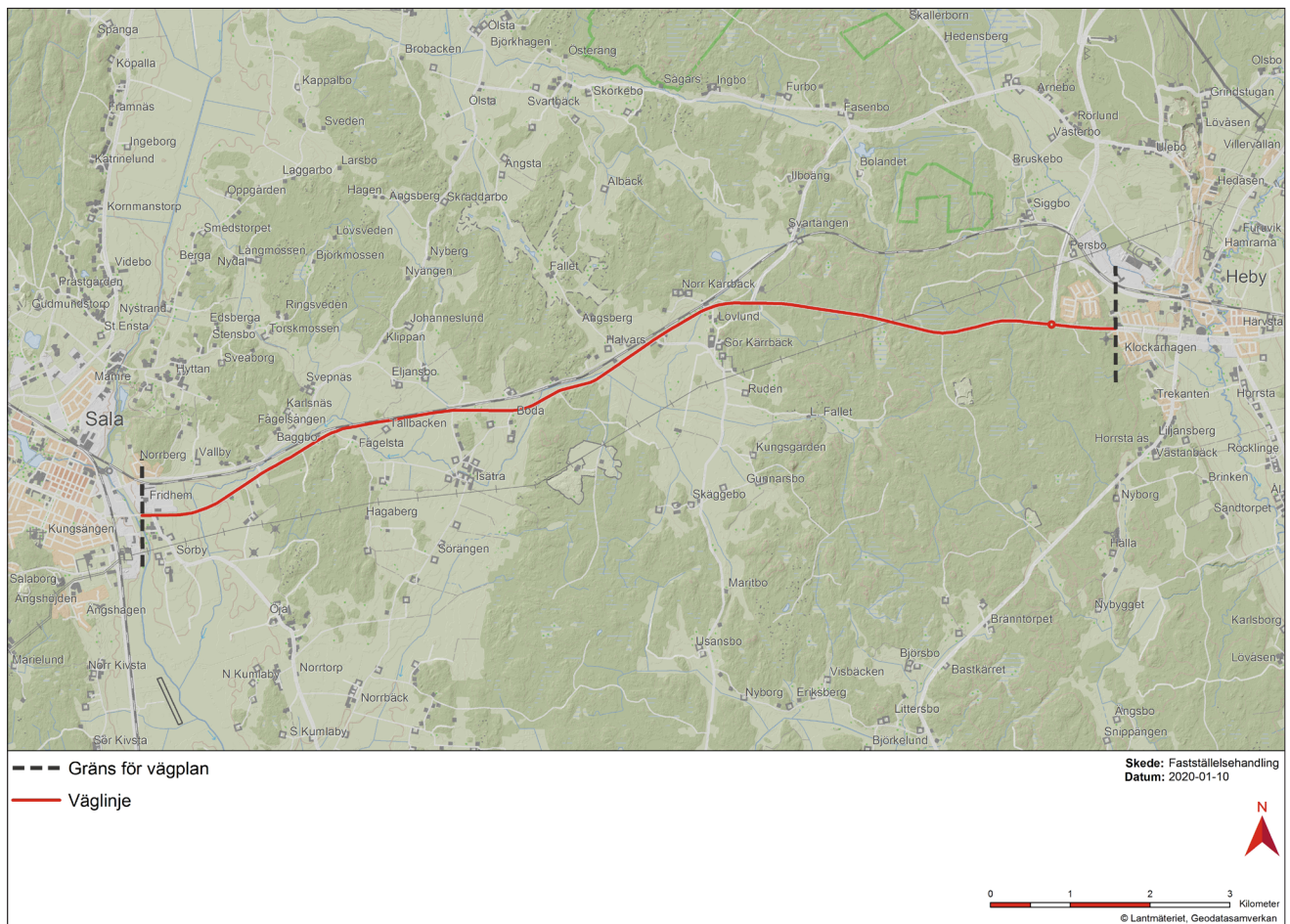
Den aktuella vägsträckan av väg 56 byggs om i befintlig sträckning, se figur 1.2. Vägen byggs om till en mötesfri 2+1 väg med omkörningssträckor på minst 900 meter. Vägen sidoförflyttas vid ett fåtal ställen. Närmast Sala, vid Fridhems handelsområde, sidoförflyttas vägen 2-3 meter norrut för att ge utrymme för gång- och cykelvägen mellan väg 56 och den närliggande fastigheten. Vägens bredd förblir ungefär densamma medan höjdläget blir ett par decimeter högre med anledning av att vägrenar har dålig bärighet och behöver förstärkas. Vid ombyggnationen tillkommer nya korsningar och anslutningar och en del utfarter stängs.

En ny gång- och cykelvägen anläggs i anslutning till den aktuella sträckan av väg 56. Gång- och cykelvägen placeras på den södra sidan längs väg 56 och ansluter mot befintlig gång- och cykelväg i Sala och mot Backbovägen i Heby. Gång- och cykelvägen görs tre meter bred längs hela sträckan. Där utrymme tillåter separeras gång- och cykelvägen

mot huvudvägen med en fyra meter bred sidoremsa. Vid begränsat utrymme och vid passager av broar och närliggande byggnader separeras gång- och cykelvägen med räcke. Öster om Norrby prästgård upphör gång- och cykelvägen en kortare sträcka och istället ges möjlighet för de oskyddade trafikanterna att följa en ny ersättningsväg i cirka 300 meter varefter gång- och cykelvägen återupptar. En gång- och cykelport som sammanbinder gång- och cykelvägen med det enskilda vägnätet norr om väg 56 föreslås anläggas ungefär mitt på sträckan mellan Sala och Heby, vid Norrby bygdegård.



Figur 1.1 Översiktskarta.



Figur 1.2 Väglinje för ombyggnation av aktuell sträcka av väg 56.

## 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.

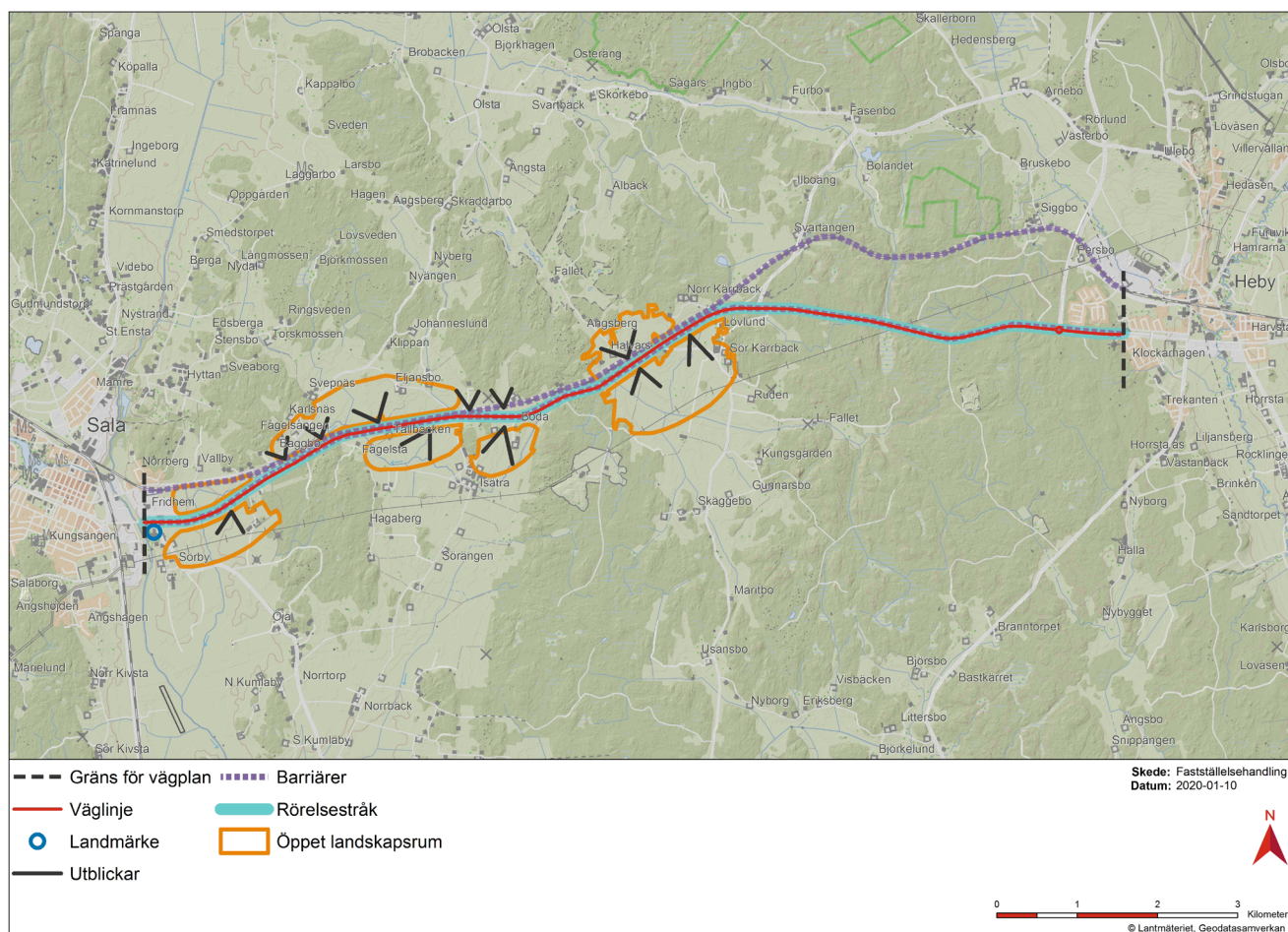
### 2.1 Landskapsbild

Landskapet i och kring planområdet består av öppet flackt odlingslandskap och skogsmark. Från väster breder det öppna odlingslandskapet ut sig på vardera sida om väg 56 fram till drygt halva sträckan mellan Sala och Heby. Bitvis bryts det öppna landskapet av mindre skogsområden. Järnvägen löper norr om och parallellt med vägen. Bebyggelse finns spridd längs sträckan. Vidare österut tar ett sammanhängande barrskogsområde vid som sträcker sig hela vägen fram till Heby. Väg 56 ligger till störst del i nivå med omgivande mark men det

förekommer enstaka skärningar. Den aktuella vägsträckan passerar flera vattendrag mellan Sala och Heby. Landskapet i sin helhet är relativt komplext med en blandning av jordbruksmark, skogsmark, vägar, järnväg, bebyggelse och vattendrag.

Landskapsbilden präglas av både det stora öppna odlingslandskapet och den slutna sammanhängande skogsmarken. Se figur 2.1. Det öppna odlingslandskapet medför öppna landskapsrum vilket skapar långa siktlinjer och vidsträckta vyer. Se figur 2.2. Detta medför en tilltalande landskapsbild för både boende och trafikanter. Den slutna skogen i planområdets östra del medger inga utblickar och skapar en skarp kontrast mot det öppna odlingslandskapet.

Den aktuella sträckan av väg 56 utgör en fysisk och visuell barriär för boende, jordbruksägare, skogsbruksägare och djurlivet. Trafiken medför svårigheter att passera vägen samt begränsar möjligheten att röra sig fritt mellan jordbruksmarken och skogsmarken på vardera sidor om vägen. Järnvägen som löper paral-



Figur 2.1 Landskapsbildsanalys.

lellt med vägen utgör i ännu större uträkning en fysisk och visuell barriär. Se figur 2.3. (analyskarta) Tillsammans med vägen skapar den en stor infrastrukturkorridor.

Norrby kyrka som ligger i början av sträckan, närmast Sala, fungerar som ett landmärke inom planområdet då den är väl synlig från den aktuella vägsträckan. Se figur 2.4. Landmärken kan fungera som orienterande referenspunkter som kan ses från längre håll.

## 2.2 Naturmiljö

Närmast Sala, i planområdets västra del, löper väg 56 genom ett öppet jordbruks- och odlingslandskap. Bitvis finns här mindre skogsområden insprängda bland odlingarna. Dessa består av barrblandskog med inslag av bl.a. björk, asp och rönn. Enstaka unga ekar förekommer också. Längre österut övergår landskapet till ett sammanhängande barrskogsområde med inslag av lövträd närmast vägen. Skogsmarken brukas och det finns flera hyggen inom och i anslutning till planområdet.

Landskapet har i dagsläget en viss brist på diversitet och biologisk mångfald. Brukandet av landskapet, både av jordbruks- och skogsmarken, har lett till en viss homogenisering med stora sammanhängande fält och likåldriga skogar.

Den aktuella vägsträckan av väg 56 passerar Isätrabäcken fyra gånger och går även parallellt med bäcken på en sträcka av cirka tre kilometer. Se figur 2.5. Vidare passerar vägen över ytterligare fem mindre namnlösa diken och vattendrag i planområdet och strax utanför i väster passerar vägen Sagån i utkanten av Sala.

Fyra kilometer väster om Heby finns en våtmark belägen på båda sidor om väg 56, Långmossen. Öster om denna, norr om väg 56, finns Bredmossen. Båda har vissa naturvärden.

Inom planområdet finns ett antal objekt som omfattas av det generella biotopskyddet. En björkallé i närheten av Sala, ett antal diken och en åkerholme. Inga Natura 2000-områden eller riksintressen för naturmiljö finns inom planområdet.

Inom området finns det relativt gott om rådjur, älg och vildsvin för vilka vägen utgör en barriär.



Figur 2.2 Det öppna odlingslandskapet i anslutning till väg 56 medger långa siktlinjer.



Figur 2.3 Järnvägen norr om väg 56.



Figur 2.4 Norrby kyrka.





Figur 2.5 Isätrabäcken

## 2.3 Kulturmiljö

Landskapet i anslutning till den västra delen av den aktuella sträckan av väg 56 består av ett öppet slättlandskap där äldre gårds- och bystrukturer är bevarade. Längre österut tar ett barrskogsområde vid fram till Heby. Gårdsbebyggelsen ligger samlad i mindre byar längs sträckan. Många gårdar är från 1700- eller 1800-talen. Byn Norrby, som ligger i planområdets västra del, är känt från 1300-talet. Norrby kyrka ligger strax öster om Sala och väl synlig för trafikanter på väg 56. Norrby kyrka är ett kyrkligt kulturminne.

Inom planområdet finns inga områden med riksintresse för kulturmiljö eller områden med kulturminnesvårdsprogram, inte heller berörs några områden av regionalt eller kommunalt intresse för kulturmiljö.

I västra och östra delen av vägsträckan finns två områden av riksintresse för kulturmiljö utanför planområdet. I väster ligger Sala silvergruva och Sala bergsstad. I öster, omedelbart söder om planområdets gräns, ligger riksintresseområdet Örsundaåns övre dalgång.

Registrerade fornlämningar inom området domineras av objekt vilka tillkommit i historisk tid. Lämningar efter stenbrott och täkter visar att tidigindustriell verksamhet förekommit inom området vilket möjligen kan kopplas samman med Sala silvergruva.

## 2.4 Markanvändning och historik

Sala kommun med Sala som huvudort ligger i Västmanlands län. Heby kommun ligger i Uppsala län. Heby är huvudort i kommunen. Den aktuella vägsträckan av väg 56 löper mellan Sala och Heby. Vägsträckan tillkom på 1940-talet. Väg 56 tillhör idag det nationella stamvägnätet och utgör en viktig transportled mellan Norrköping och Gävle. Mellan Sala-Heby har väg 56 en viktig funktion för kommunikation och förbindelse mellan kommunerna.

Järnvägen norr om väg 56 som till stor del löper parallellt med vägen inom planområdet är en del av Dalabanen. Dalabanen öppnades för trafik år 1873 och går mellan Uppsala och Mora, viket innefattar Sala och Heby.

Landskapet närmast Sala består i huvudsak av ett slättlandskap med jordbruksmark och gårdsbebyggelse till viss del från 1700- och 1800-talen. Vidare västerut, fram till Heby, finns stora barrskogsområden där det bedrivs aktivt skogsbruk idag. Tidigindustriell verksamhet har förekommit inom området.

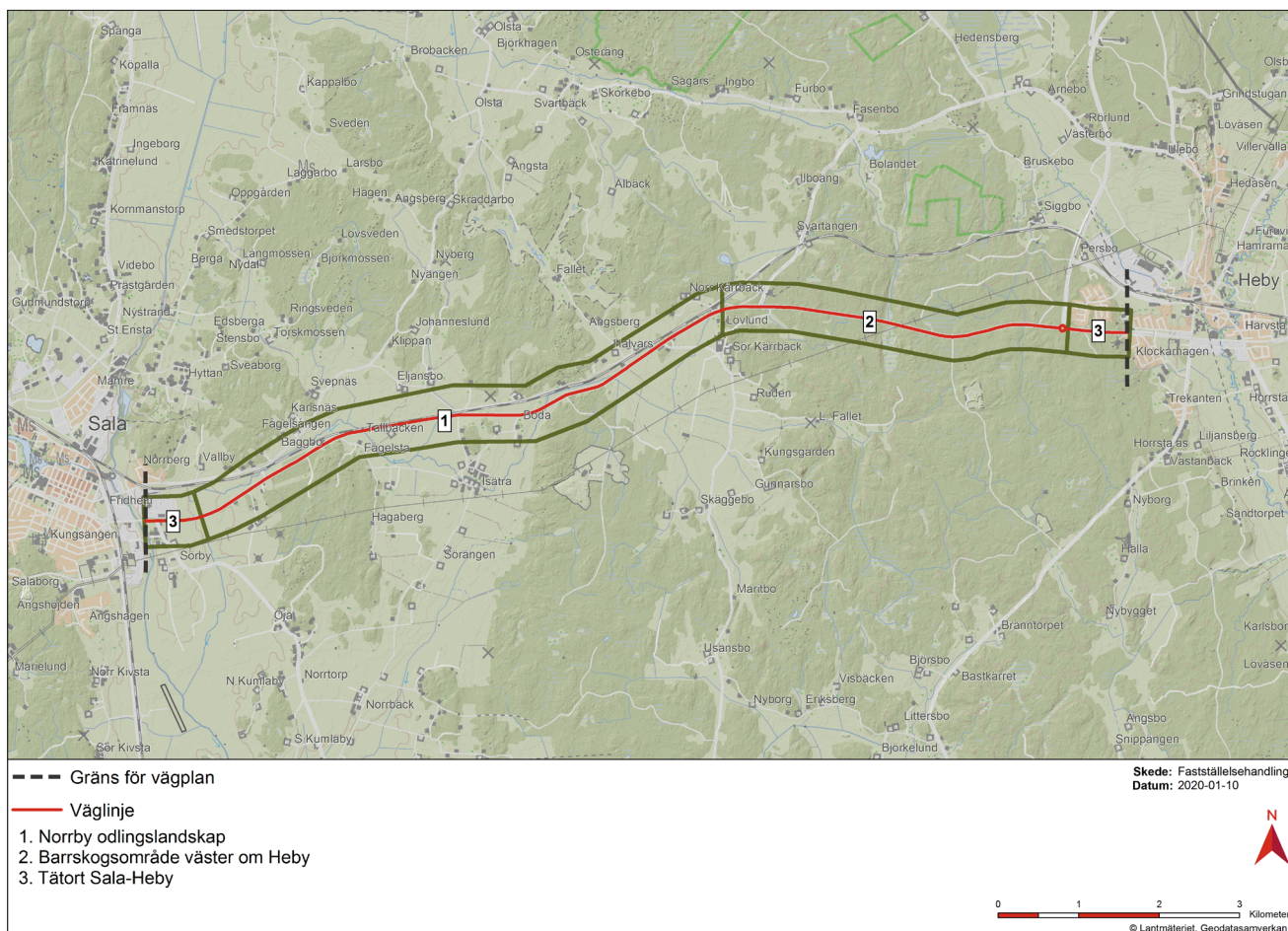
## 2.5 Rekreation och friluftsliv

Inom planområdet och framförallt i anslutning till det finns goda förutsättningar för rekreation och friluftsliv. Det finns gott om grönområden i nära anslutning till bebyggelsen längs sträckan och de två tätorterna. Gång- och cykelväg saknas i dagsläget inom planområdet.

Skogsområden längs den aktuella vägsträckan används för närrekreation som t.ex. vandring, promenader, svamp- och bärplockning. Skogsområden i anslutning till vägen nås via lokalvägar och skogsvägar. Tillgängligheten till skogsområdena norr om väg 56 är något sämre på grund av järnvägen.

Ungefär mitt på sträckan mellan Sala och Heby finns norr om väg 56 Sala golfklubb. Närmare Heby, söder om väg 56, finns en fotbollsplan, Norrbyliden, och en motorbana.

Idrotts- och sporthallar finns inom båda tätorterna. I Sala finns goda möjligheter till vandring i skogsmark på de gamla gruvvägarna samt invid vattendrag och vattensystem anlagda för Sala Silvergruva.



Figur 2.6 Karaktärsområden.

## 2.6 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 slättlandskap. I väster består landskapet i huvudsak av ett flackt öppet odlingslandskap. I den östra delen av planområdet består landskapet istället av ett större sammanhängande barrskogsområde.

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 2.6):

### 1. Norrby odlingslandskap

Detta område börjar strax öster om Sala och sträcker sig drygt halvvägs mot Heby, på båda sidor om väg 56. Området består till störst del av öppen jordbruksmark på båda sidor om vägen och det finns spridd gårdsbebyggelse längs sträckan. Se figur 2.7. Landskapet präglas av den flackare topografin och det öppna landskapet som medför öppna landskapsrum med långa siktlinjer och utblickar från vägen. Bitvis bryts odlingslandskapet av mindre skogsområden med barrblandskog. Inom området finns ett antal mindre vattendrag och öppna vägdiken. Järnvägen löper parallellt med vägen genom odlingslandskapet på den norra sidan om väg 56.

## 2. Barrskogsområde väster om Heby

Detta område tar vid efter odlingslandskapet och sträcker sig till strax väster om Heby. Området består av ett större sammanhängande barrskogsområde på båda sidor om väg 56. Se figur 2.8. Landskapet består av svagt kuperad skogsmark. Skogsområdet utgörs nästan uteslutande av tät barrskog med det finns inslag av lövträd närmast vägen. Landskapet präglas av den täta skogen som begränsar sikten och inte medför några utblickar från vägen. Skogsmarken brukas som produktionsskog och det finns flera hyggen inom och i anslutning till planområdet.

## 3. Tätorter Sala och Heby

Detta område utgörs av tätorterna Sala och Heby. Sala tätort finns i planområdets västra del och Heby i den östra delen. Se figur 2.9 och 2.10. I båda tätorterna finns flera skolor och förskolor samt ett utbud av affärer och olika verksamheter. Båda orter har tågstationer och geografiska lägen som är lämpade för arbetspendling.

I planområdets västra del finns en samling butiker och en del småindustrier, tillhörande Sala tätort, som man kan se från väg 56. Här finns också Norrby kyrka som är väl synlig från vägen.

Området vid Heby tätort, i den östra delen, består av småbebyggelse omgärdad av skogsmark närmast vägen. Skogsmarken ansluter till den större sammanhängande skogsmarken väster om Heby.



Figur 2.8 Barrskogsområde på båda sidor om väg 56.



Figur 2.9 Heby tätort.



Figur 2.7. Norrby odlingslandskap.



Figur 2.10 Sala tätort.

### 3 Övergripande gestaltungsavsikter

Syftet med gestaltningen av den ny ombyggda vägen samt nya gång och cykelvägen är att förankra de 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 utgöra ett så litet visuellt intrång i landskapet som möjligt.

Då vägen byggs om i befintlig sträckning med ungefär samma bredd blir intrånget på landskapsbilden mindre än vid nybyggnation. Tillkomst av ny vägutrustning såsom räcken, skyltar och belysningsstolpar kommer dock öka vägens påtaglighet i landskapet.

Anläggningen av en ny gång- och cykelväg kommer att göra den totala infrastrukturkorridoren större och vägrummet mer påtagligt. Det är av vikt att anpassa gång och cykelvägen till bilvägen och det omgivande landskapet.

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

- Gestaltningen av vägen samt gång- och cykelvägen ska utgå från landskapets former och förutsättningar. Den ska anpassas till det befintliga landskapet och utgöra ett så litet visuellt och fysiskt inträngande inslag i landskapet som möjligt.
- Hela sträckan ska upplevas som en helhet och det är av vikt att gestaltningen anpassas till detta.
- Befintliga siktlinjer och utblickar över öppet landskap bör bevaras och om möjligt förstärkas genom gestaltningen.
- Det är av stor vikt för upplevelsen av landskapet och ur ett kulturhistoriskt perspektiv att bevara odlingsmark och göra så lite intrång som möjligt. Vid intrång på denna mark ska man undvika att fragmentera marken i obrukbara bitar och undvika kraftiga slänter.

- Utformning av slänter ska ske på så sätt att det upplevs som en naturlig del av landskapet.
- Avbaningsmassor innehållandes invasiva arter bör inte användas på slänter och sidoområden för att minimera risken för spridning av invasiva arter och främja biologisk mångfald.
- Överskottsmassor och avbaningsmassor ska användas på ett genomtänkt och effektivt sätt.
- Befintlig vegetation ska bevaras i möjligaste mån.
- Nytt växtmaterial anpassas till kringliggande landskap och platsens karaktär.
- Borttagen vegetation så återetableras så snart som möjligt.
- Bullerskyddsåtgärder ska vara anpassade till landskapet och samspela med omgivningen.
- Vägrummet ska vara enhetligt utformat med avseende på färgskala, material och beläggning.
- Mängden vägutrustning ska minimeras genom medveten och samordnad placering.
- Enhetlig vägutrustning längs hela sträckan.
- Materialvalet ska vara väl genomtänkt och man ska välja material som underlättar den framtida driften och skötseln.
- Vid utformningen av bilvägen samt gång- och cykelvägen ska man undvika att skapa impedimentområden som kommer att bli svårskötta eller obrukbara.

## 4 Gestaltungsforlag

### 4.1 Detaljerade gestaltungsprinciper

Nedan beskrivs specifika gestaltungsprinciper for ombyggnation av aktuell vlagstracka av vlag 56 samt tillbyggnaden av en ny gang- och cykelvlag. Gestaltungsprinciperna ska bidra till en god gestaltning och den mest optimala utformningen av hela infrastrukturkorridoren.

#### Landskapsanpassning /Terrangutformning

Landskapsanpassning innebar den nya vlagens och gang- och cykelvlagens anpassning till det befintliga landskapet och dess forankring i landskapet. Hela vlagomradet ska ha en liknande karaktar som omgivande landskap och bindas ihop med resterande landskapsrum.

Vlagens samt gang- och cykelvlagens profil ska anpassas till befintlig terrang och folja landskapets topografi och befintliga strukturer. Vlagarna ska laggas sa lagt i landskapet som mojligt och i nivau med varandra. Detta bidrar till att sidoracken kan undvikas och bidrar till flackare slanter vilket minskar vlagkorridorens fysiska och visuella barriereffekt. Darmed smalter vlagrummet in battre i det oppna flacka landskapet. Anslutningar till befintlig mark ska ske pa ett naturligt satt och ge ett mjukt intryck.

I den ostru delen av strackan dar vlag passerar genom skogsterrang kommer en mindre del bergskarningar behova goras for att kunna anlagga gang- och cykelvlag. Bergskarning ska da utforas sa att skarningen foljer bergets naturliga sprickriktningar och darmed far en naturlig trappning i hoydled och langdled. Overskottsmassorna fran bergsprangningen kan anvandas som bottenmaterial dar gang- och cykelvlag passerar myrmark i planomradets vstra del.

Alla overskottsmassor och avbaningsmassor ska ateranvandas pa ett genomtinkt och effektivt satt. Avbaningsmassor fran odlingsmark och skogsmark far inte blandas.

#### Landskapsbild

Vlagkorridoren ska medfora ett sa litet visuellt intrang i landskapet som mojligt. Den visuella storningen minimeras genom att vlag byggs i befintlig utstrackning samt att gang- och

cykelvlag foljer bilvlag och darmed den befintliga infrastrukturkorridoren. Se figur 4.1.

De oppna landskapsrummen pa akermark ska hallas oppna och utblickarna over det flacka odlingslandskapet ska bevaras. Genom att gang- och cykelvlag far en profil i samma hoyd som bilvlag bevaras de befintliga utblickarna over oppet landskap fran bilvlag. Genom att bevara utblickarna behalls upplevelsevarden langs strackningen.

For att bevara upplevelsen av landskapet ar det viktigt att alla ingrepp vid ombyggnationen av vlag samt tillbyggnaden av gang- och cykelvlag blir sa sma som mojligt.

All utformning av exempelvis slanter och bulerskyddsatgarder ska bidra till att forankra vlag i landskapet sa att vlagrummet upplevs som en naturlig del i landskapet.



Figur 3.1 Illustration av väg 56 med anslutningar och den nya gång- och cykelvägen vid Norrby bygdegård.

### Släntutformning/sidoområden

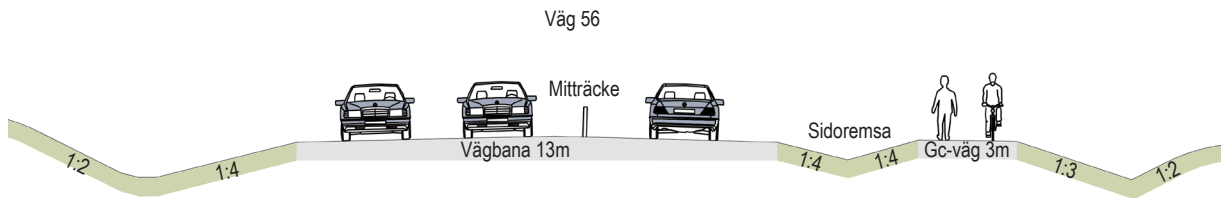
Slänter och sidoområden i anslutning till vägen samt gång- och cykelvägen ska utformas på så vis att de upplevs som en naturlig del av omgivningen. Det är av vikt att sidoområden och slänter ansluter till respektive omgivning vilket innebär att i väster där vägen löper genom Norrby odlingslandskap ska denna karaktär speglas på skidområdena och i väst där vägen löper genom skogsmark ska skogsmarkkaraktären slå genom på sidoområdena.

Slänter ska göras så flacka som möjligt och avrundas mjukt så att inga skarpa kanter finns. Det är särskilt viktigt med mjuka avrundningar av släntröner där vägen passerar åkermark då det bidrar till möjligheten att kunna fortsätta bruka marken nära vägen. Övergången mellan sidoområden och jordbruksmark ska vara mjuk. Se figur 3.2, 3.3. och 3.4.

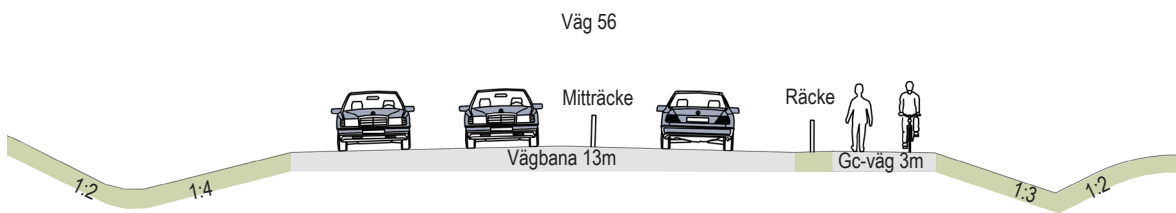
Slänter ska ges en ytbeklädnad anpassad till anslutande landskapstyper och platsens karaktär. På så vis får vägområdet ett naturligare intryck och smälter in bättre i kringliggande

landskap. Slänter ska ges en ytbeklädnad av finmaterial och vid behov besås med gräsfröblandningar anpassade till landskapet och vegetationen i anslutning till slänten. Där vägen passerar åkermark bör åkermark fortsätta på ytterslänten. Avbaningsmassor från platsen kan med fördel användas på slänterna för att återfå naturlig vegetation i området. Avbaningsmassor som används får inte innehålla fröer av invasiva arter.

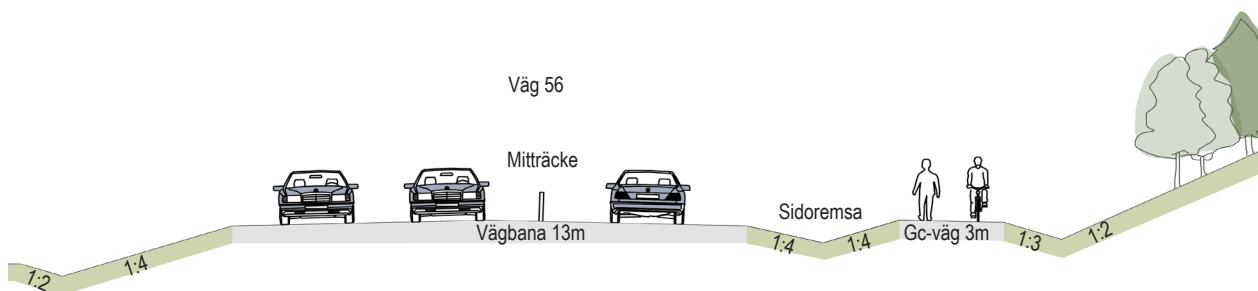
Den ca. 4 m breda skiljeremman mellan bilvägen och gång- och cykelvägen bestående av 1:4 slänter ska primärt besås med gräs. Gräsfröblandningar med ängsvegetation gynnar den biologiska mångfalden och kan ge blommande sidoområden. Dock får inga massor innehållandes invasiva arter användas. Även lägre buskvegetation kan med fördel användas på denna ytan. Fröblandningarna ska bestå av en från plasten naturlig fröbank.



Figur 3.2 Illustrativ vägsektion. Bilväg och gång- och cykelväg separerade med sidoremsa.



Figur 3.3 Illustrativ vägsektion. Bilväg och gång- och cykelväg separerade med räcke.



Figur 3.4 Illustrativ vägsektion. Bilväg och gång- och cykelväg separerade med sidoremsa genom skogsområdet i öster.

## Vegetation

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

Det finns inga utpekade nyckelbiotoper, områden med särskilt utpekat biotopskydd eller skyddsvärda träd som berörs i planområdet. Dock finns det inom området alléer, diken i åkermarken och en åkerholme som omfattas av generellt biotopskydd. Alla biotoper som omfattas av generellt biotopskydd ska bevaras och skyddas under byggtiden. Det finns även ett antal skogar med vissa och påtagliga naturvärden. Intrång på dessa områden ska minimeras.

Nytt växtmaterial som tillkommer vid ombyggnation av aktuell vägsträcka av väg 56 samt tillbyggnad av gång- och cykelvägen ska anpassas till kringliggande landskap och platsens karaktär. Vegetation ska återetableras så snabbt som möjligt och anpassas till respektive landskapskaraktär.

## Bullerskydd

Bullerskyddsåtgärder är ofta påtagliga element i landskapet och man bör därför ta stor hänsyn till utformningen av dessa för att minska dess visuella inverkan på landskapsbilden. De ska utformas på så vis att de samspelar med omgivande landskap och vägrummet. Bullerskyddsåtgärderna ska ha en enhetlig utformning längs hela vägsträckan.

I projektet består bullerskyddsåtgärderna av både bullervallar och bullerplank. I det öppna jordbrukslandskapet bör bullervallar i mån om utrymme anläggas i första hand då dessa har en mindre visuell barriäreffekt jämfört med bullerplank. Bullervallar ska i möjligaste mån anslutas till omgivande terräng på ett naturligt sätt så att de inte upplevs som en fristående del. Eventuella planteringar på och i anslutning till bullervallen ska eftersträva samma karaktär som kringliggande landskap.

Vid flertalet fastigheter kommer bullerplank att anläggas på grund av brist på utrymme. Då bullerplank oftast har en större visuell påverkan på utblickar och landskapsbilden är det viktigt att ta hänsyn till utformningen. Bullerplank ska utformas så att de samspelar med omgivande landskap och karaktären på platsen. De ska anslutas till befintlig terräng

på ett naturligt sätt. Bullerplanken ska hållas så låga som möjligt. De ska utformas i trä med stående träribbor och lockpaneler för att skapa dynamik, se figur 3.5 och 3.6. Bullerplank som är placerade i nära eller direkt anslutning till vägen ska utformas så att de ger ett enhetligt intryck. Exempelvis ska täta och många trappningar undvikas då dessa kan ge ett oroligt intryck för trafikanter i hög hastighet.



Figur 3.5 Bullerplank med trappning.  
Foto: Skandinaviska områdesskydd.



Figur 3.6 Bullerplank med lockpanel skapar dynamik.  
Foto: Stängselbutiken.



## Vägutrustning

Hela 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. Det är av vikt att utrustningen längs bilvägen samordnas med utrustningen längs gång- och cykelvägen för att vägarna ska upplevas som sammanhängande. Utrustning såsom skyltar, räcken och belysningsstolpar ska upplevas som sammanhörande och ha ett enhetligt materialval och färgskala. Ny utrustning ska samordnas med utrustningen på anslutande vägsträckor för att skapa ytterligare enhetlighet. Det är bra om mängden vägutrustning minimeras genom medveten och samordnad placering.

Befintliga räcken utgörs av både traditionell räckestyp med w-profil och vajerräcken. Se figur 3.7. Där den ombyggda delen av vägsträckan ansluter till befintlig väg, strax innan Heby, kommer den ansluta till befintliga sidoräcken av räckestyp med w-profil.

Utmed den aktuella vägsträckan kommer mitträcken och en del sidoräcken behövas. Räckena utgör en fysisk och visuell barriär i landskapet. Genom att flackare slänter anläggs kan man minska andelen räcken. Där räcken blir aktuella ska smäckra räcken såsom vajerräcken användas i första hand. Se exempel i figur 3.8. Räcken med färre vajrar, exempelvis enbart två vajrar, är att föredra. Dessa ger ett mjukare intryck och minskar den visuella barriäreffekten vilket minskar vägrummets påtaglighet i landskapet. 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. Om möjligt ska sådan utrustning placeras i anslutning till högre vegetation utan att skada rotsystemen eller trädens stabilitet. Inga onödigt höga stolpar ska användas.



Figur 3.7 Befintliga räcken längs den aktuella sträckan av väg 56 utgörs av både w-profilräcken och vajerräcken.



Figur 3.8 Vajerräcken är mindre påtagliga och ger ett mjukare intryck i vägrummet.  
Foto: ATA

## Broar

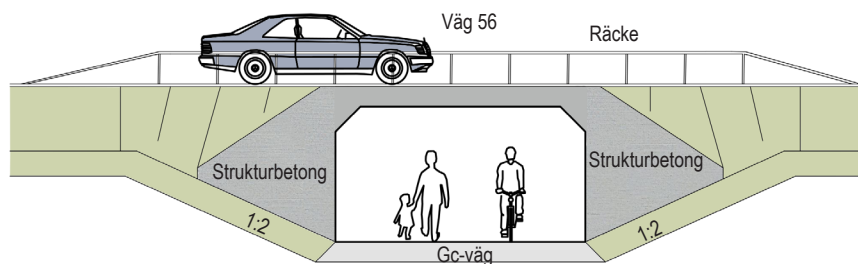
### Gc-port

En planskild passage i form av en gång- och cykelport anläggs under väg 56 för att möjliggöra en säker passage för fotgängare och cyklister mellan gång- och cykelvägen och det enskilda vägnätet norr om vägen. Gång- och cykelportens utformning är av stor vikt för upplevelsen av tunneln samt dess intrång på landskapsbilden. Det är viktigt att hänsyn tas till utformningen av tunneln och dess sidområden för att minska negativ inverkan på landskapsbilden och barriäreffekter. Hänsyn ska tas i utformningen för att i möjligaste mån skapa en känsla av genomsikt och öppenhet.

Gång- och cykelporten ska ges en öppen och ljus utformning. Tunnelns insida och vingmurar ska utföras i betong med ljus kulör. Strukturbetong kan med fördel användas då denna tillför detaljrikedom och ger liv åt betongytorna samt förhindrar klotter, se figur 3.9 och 3.10. Tunneln ska förses med tillräcklig och god belysning invändigt så att den upplevs trygg och lättillgänglig. Armaturer ska vara vandalresistenta.

Slänter i anslutning till gång- och cykeltunneln ska anpassas till kringliggande terräng och befintliga nivåskillnader i största möjliga mån. Slänterna ska rundas av för att ge ett mjukt och naturligt intryck. De kan med fördel besås med en gräsfröblandning som är karaktäristisk för området. Ingen hög vegetation får planteras i anslutning till gång- och cykelporten då detta kan skymma sikten. Området innan gc-porten ska hållas öppet och fritt från sly för att hålla sikten fri. Se figur 3.11.

Gång och cykelvägen ska om möjligt förläggas så att den tar upp höjdskillnaden på en så lång sträcka som möjligt på var sida om tunneln. Detta ger flackare lutningar vilket främjar tillgängligheten.



Figur 3.11 Illustrativ vägsektion. Ny gång- och cykelport under väg 56.



Figur 3.9 Strukturbetong tillför variation och djup till betongytorna.



Figur 3.10 Exempel på gc-port med strukturbetong.

### Trummor

Sidområdena runt trummor ska besås med gräsfröblandning. Blottlagd kross ska inte förekomma runt trummor. Övergången mellan sidområden vid trummorna och åkermarken ska upplevas naturlig.

### Fragmentering/Impedimentområden

Det är viktigt att vid ombyggnation av vägen och tillbyggnaden av gång- och cykelvägen undvika fragmentering av landskapet i mindre obrukbara bitar. Sammanhängande vegetationsytor ska skapas i möjligaste mån.

## 5 Källor

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

*Landskapsanalys Väg 56 Sala-Heby. 2018.*  
Tyréns AB.

*Samrådsunderlag Väg 56 Sala-Heby. 2018.*  
Tyréns AB.

*Trafikbuller Väg 56 Sala-Heby. 2019.* Tyréns  
AB.

*Naturvärdesinventering Väg 56 Sala-Heby.  
2019.* Tyréns AB.

Platsbesök, utfört 26/04/18



Trafikverket, 632 20 Eskilstuna. Besöksadress: Tullgatan 8  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)