

# Gestaltningssprogram - Östra Infarten, Nyköping

Nyköpings kommun, Södermanlands län

Vägplan, 2021-11-10

SAMRÅDSHANDLING

Ärendenummer: 2020/94297

2L140001



**Trafikverket**

Postadress: Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltningprogram - Östra Infarten, Nyköping

Författare: Maja Pålsson, Sweco

Dokumentdatum: 2021-11-10

Ärendenummer: 2020/94297

Uppdragsnummer: 172459

Version: 0.1

Kontaktperson: Caroline Nilsson, projektledare trafikverket

# Innehåll

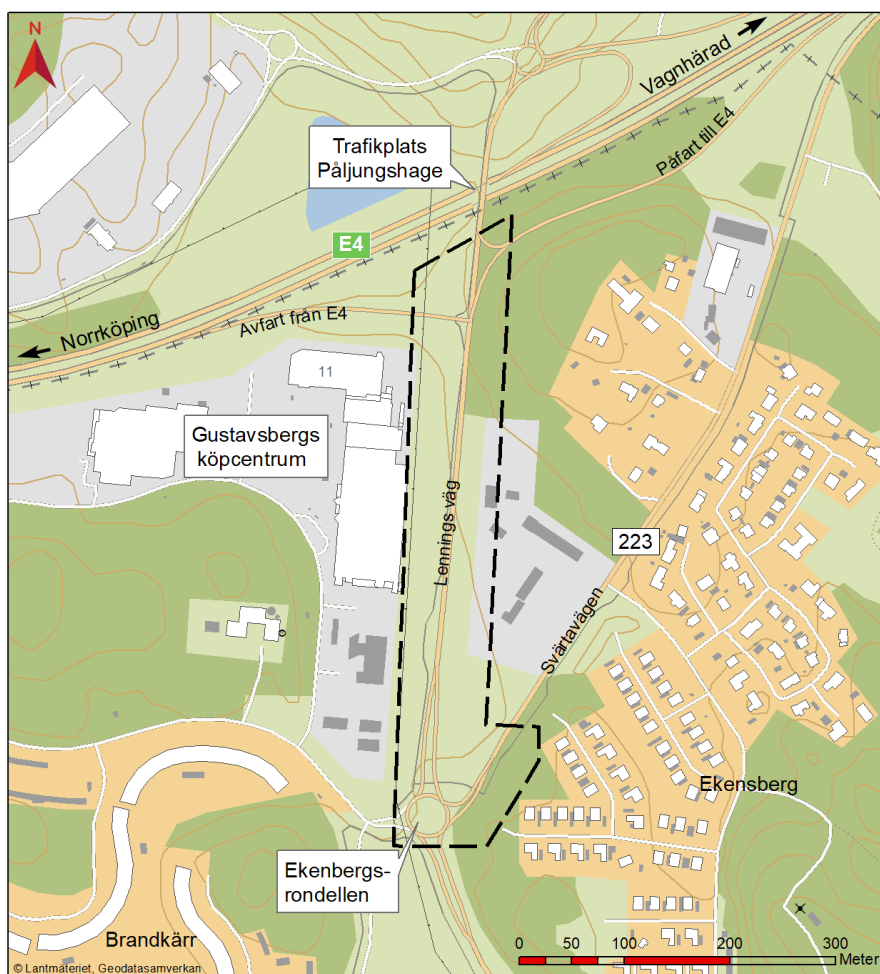
<b>INNEHÅLL</b> .....	<b>3</b>
<b>BAKGRUND</b> .....	<b>3</b>
1.1. Ändamål och projektmål .....	5
1.2. Gestaltungsavsikter .....	5
1.3. Gestaltungsprogrammets syfte .....	5
1.4. Läsanvisning .....	6
<b>2. ÖVERGRIPANDE LANDSKAPSBESKRIVNING</b> .....	<b>6</b>
<b>3. GESTALTNINGSPRINCIPER</b> .....	<b>9</b>
3.1. Linjeföring .....	9
3.2. Utformning av sidoområde och slänter .....	10
3.3. Rondell och Droppe.....	10
3.4. Bergsskärning.....	11
3.5. Vägport .....	11
3.6. Gångväg med trappa från gång- och cykelport .....	12
3.7. Informationsplats.....	13
3.8. Bullerskärm .....	13
<b>3.9. Vegetation</b> .....	<b>13</b>
Befintlig vegetation .....	13
Markvegetation .....	14
Ängsytor.....	15
Plantering av träd .....	15
Plantering av buskar .....	16
<b>3.10. Vägutrustning</b> .....	<b>16</b>
Vägräcke .....	16
Vägmärken, skyltar och stolpar .....	16
Belysning.....	16
<b>4. FORTSATT ARBETE</b> .....	<b>17</b>
4.1. Bygghandlings- och byggskede .....	17
1.1. Drift och underhåll .....	17
<b>5. REFERENSER</b> .....	<b>18</b>

# Bakgrund

Östra infarten är en av Nyköpings viktigaste infartsleder med stor betydelse för både lokala och regionala resor. Östra infarten ansluts till E4 vid trafikplats Påljungshage där Lennings väg går in till Nyköpings centrum. Handelsområden finns lokaliserade på ömse sidor av motorvägen E4, vilket genererar stora trafikflöden inom området. Det finns också idag en relativt omfattande gång- och cykeltrafik på båda sidor om E4.

Dagens utformning innebär problem med både trafiksäkerhet och framkomlighet. Befintliga påfarter till E4:an är för korta och medför att många trafikanter har svårt att accelerera och köra ut på E4:an. Detta medför exempelvis vissa trafiksäkerhetsrisker och vid vissa tidpunkter på dagen skapas köbildning.

Nyköping växer ständigt och nya bostadsområden planeras i anslutning till Östra infarten samtidigt som en fortsatt utveckling av handeln väntas. Detta innebär att trafiksituationen kommer att bli ännu mer ansträngd i framtiden. I centrala Nyköping planeras även för ett framtida resecentrum som under byggtiden kan komma att påverka trafikflödet vid Östra infarten ytterligare. Projektet genomförs i samarbete med Nyköpings kommun som planerar kapacitetshöjande åtgärder på sina vägar som ansluter till Trafikverkets projekt.



Figur 1. Projektets utredningsområde markerad med svart streckad linje.

### 1.1. Ändamål och projektmål

Syftet med projektet är att genomföra kapacitetshöjande åtgärder och att öka trafiksäkerheten. Uppsatta projektmål är:

- Ökad trafiksäkerhet i konfliktpunkter
- Ökad framkomlighet och tillgänglighet i vägnätet

Projektet ska också sträva mot att minska klimatpåverkan med minst 15% under framtagande av förfrågningsunderlag för entreprenad samt under byggtiden.

### 1.2. Gestaltungsavsikter

Under arbetet med samrådsunderlaget togs följande gestaltungsavsikter fram. Dessa ligger till grund för utformningen av gång- och cykelvägen samt omstigningshållplatsen i detta skede.

Målet med gestaltungsningen är att trafikmiljön ska vara trygg, tydlig och överblickbar för alla trafikantslag längs sträckan. Anläggningen ska ha en balans mellan hållbarhet, funktion och skönhet. För att nå dessa mål har följande gestaltungsavsikter formulerats:

- Infarten utformas för att vara välkomnande för alla trafikslag och hjälpa bilförarna att förstå hastigheten på vägen.
- Gång- och cykelvägen ska ha en jämn linjeföring utan knyckar i plan och profil. Den ska vara separerad med skiljeremsa från bilkörfälten samt vara belyst.
- Slanter och skiljeremsa ska vara vegetationsklädda och etablerade likt omgivande mark för att anläggningen ska passa väl in i landskapet och ge ett omhändertaget intryck. Vegetationen ska ge förutsättningar för artrika vägkanter.
- Träd planteras för att förstärka rumsligheten, sänka hastigheten och öka den biologiska mångfalden.
- Gång- och cykelporten ska utformas så att den upplevs trygg genom att ha god genomsikt samt medveten färgsättning och belysning.
- Intrång i utredningsområdets natur- och kulturmiljöer ska minimeras.
- Utformningen av infarten ska samordnas med kommunens delar gällande anslutningsvägar, portar och rondeller för att skapa en sammanhängande helhet.

### 1.3. Gestaltungsprogrammets syfte

Detta PM syftar till att identifiera och beskriva viktiga gestaltungsåtgärder i samband med den nya trafikanelläggningen. Gestaltungsprogrammet ger övergripande principer för utformning och syftar till att förklara och ge motiv till de lösningar som presenteras.

Gestaltungsavsikterna togs fram i samråd med projektgruppen och ligger till grund för det fortsatta arbetet. De togs fram med den inledande landskapsanalysen och projektmålen som grund. I det här skedet fördjupas gestaltungsavsikterna och bearbetas till ett mer konkret

gestaltningssystem. Avgörande för ett bra resultat i projektet, där den gestaltningsmässiga kvaliteten och landskapets förutsättningar tillgodoses, är ett gott samarbete mellan de olika teknikområdena.

PM Gestaltningssystem ska ligga till grund för vägens utformning och gestaltningssystem.

## 1.4. Läsanvisning

Detta PM bör läsas tillsammans med illustrationskartor 101T0501-101T0502 samt typsektioner 101T0401-101T0402.

# 2. Övergripande landskapsbeskrivning

Projektets utredningsområde ligger i tätbebyggt område i utkanten av Nyköping. Projektets utredningsområde och dess omgivande landskap beskrivs i strukturanalysen i figur 2. Den inledande landskapsanalysen som ligger till grund för gestaltningssystemet presenteras i planbeskrivningen. Området är starkt påverkat av infrastruktur med närheten till E4 och trafikplatsen med anslutande vägar. I området ligger även två köpcentra, Gustavsberg och Påljungshage. Bostadsbebyggelsen utanför projektområdet består av både småhus och flerfamiljshus. Bostadsområdet Brandkärr som ligger i anslutning till projektområdet är ett miljonprogramsområde byggt på 60-talet.

Landskapet är mosaikartat. Det är kuperat med skogsbeklädda höjder som omger lägre belägna dalgångar. Jordarten i dalgången vid Lennings väg består till största del av glacial lera. Vid Ekenbergstrondellen övergår jordarten till sandig morän och där finns även berg i dagen öster om cirkulationsplatsen. Sandig morän och berg i dagen finns även längre söderut på den västra sidan av Lennings väg samt i den norra delen av projektområdet.

Landskapet kring projektområdet är starkt påverkat av gruvdrift. Det syns framförallt i den bergtäkt som är belägen norr om E4. Det var gruvdrift i Brandkärr fram till andra världskriget. Det finns även flera fornminnen i närområdet och två av dessa är belägna inom det aktuella projektområdet.

Största delen av projektområdet är idag präglad av infrastruktur för motortrafik. Parkeringar och vägar samt dess sidoområden ger området dess karaktär. Vägarna utgör barriärer för oskyddade trafikanter, vilka är hänvisade till enstaka gång- och cykelvägar, anordnade passager och övergångsställen. Se bilder på Lennings väg i figur 3 & 4.










Väster om projektområdet ligger ett småhusområde, Ekenberg som består av både en- och tvåplansvillor och kedjehus från 1980-talet. Det omges av skogsmarker mot angränsande landskap. Bebyggelsen består av två områden som delas upp av Svärtavägen mellan Ekenbergstrondellen och E4.

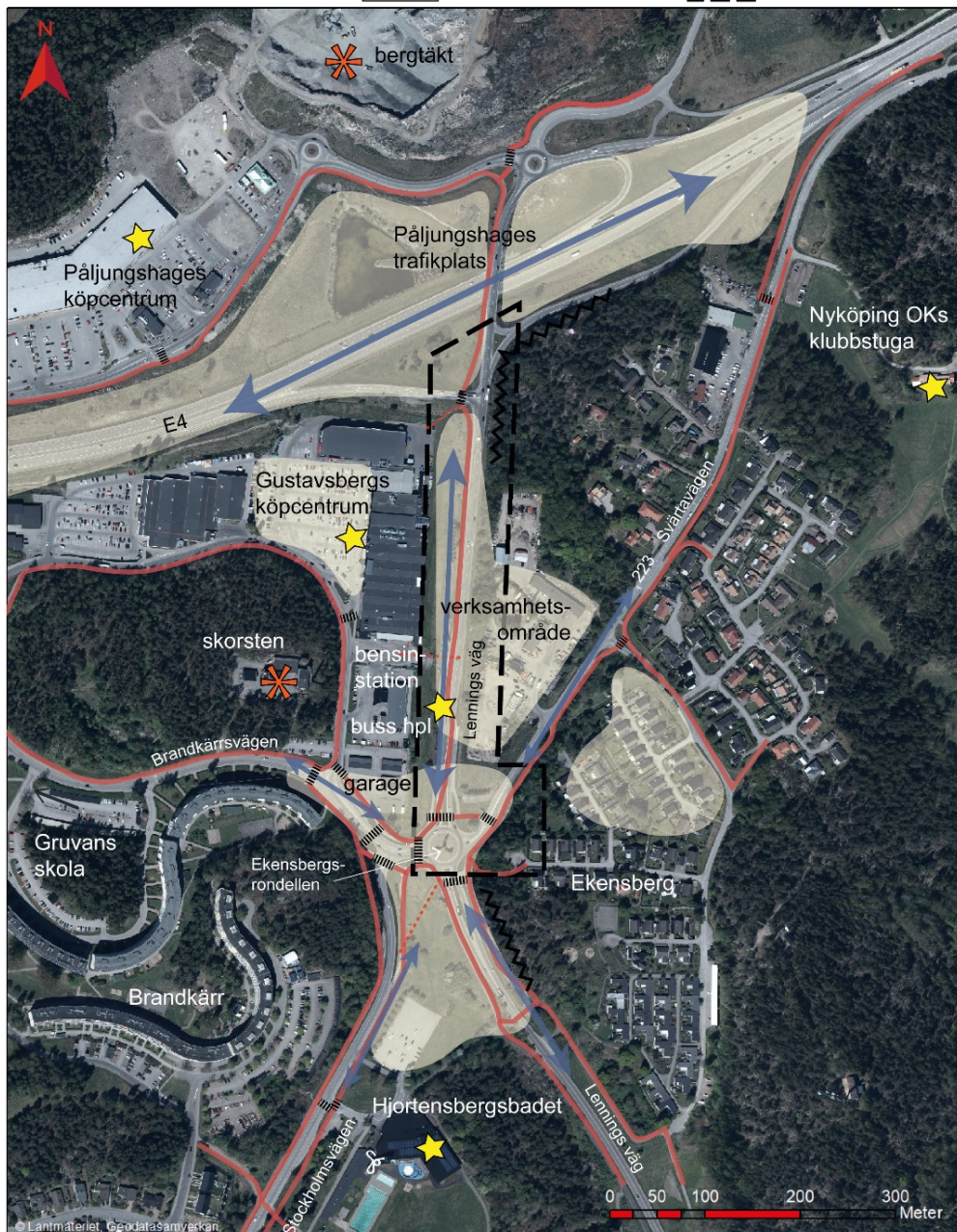
Södra delen av Ekenberg skiljs från Lennings väg med en vegetations- och gräsbeklädd vall. I söder ligger husen högt och syns från Lennings väg och Ekenbergstrondellen. I öster gränsar området till ett skogsområde som används för friluftsliv av hala Nyköpings tätort.

Norr om Ekensberg mot E4 ligger Nyköpings OKs klubbstuga som ofta används som utgångspunkt för friluftaktiviteter.

I norra delen av karaktärsområdet ligger en ung blandad tallskog med hällmarker, se foto i figur 5. Den ligger med bergsskärning mot Lennings väg och påfarten till E4. Området sluttar ned mot småhusområdet samt mot verksamhetsområdet i söder. I området går stigar som tyder på att de boende i området nyttjar området. Området har klassats med påtagligt biotopvärde för luckig blandskog med död ved och hålträd med berg i dagen.

### STRUKTURANALYS ÖSTRA INFARTEN

- |   |                    |   |                  |   |                  |
|---|--------------------|---|------------------|---|------------------|
|  | Målpunkt           |  | Passage över väg |  | Landmärke        |
|  | Gång- och cykelväg |  | Bergvägg         |  | Riktning         |
|  | Stig               |  | Rumsbildning     |  | Utredningsområde |



Figur 2. Strukturanalys



*Figur 3. Lennings väg vid övergångsstället vid Ekensberg rondellen. Skorstenen syns i bakgrunden mot Gustavsbergs köpcentrum.*



*Figur 4. Kraftledningsgatan mellan Gustavsbergs köpcentrum och Lennings väg. Fotografiet är taget nedanför avfarten från E4.*



*Figur 5. Tallskog med delvis öppna hållmarker i norra delen av karaktärsområdet Ekensberg.*



### 3. Gestaltungsprinciper

Följande gestaltungsprinciper gäller för det fortsatta arbetet med att projektera östra infarten med alla dess ingående delar. Den övergripande anläggningen presenteras i illustrationsplanen i figur 6.

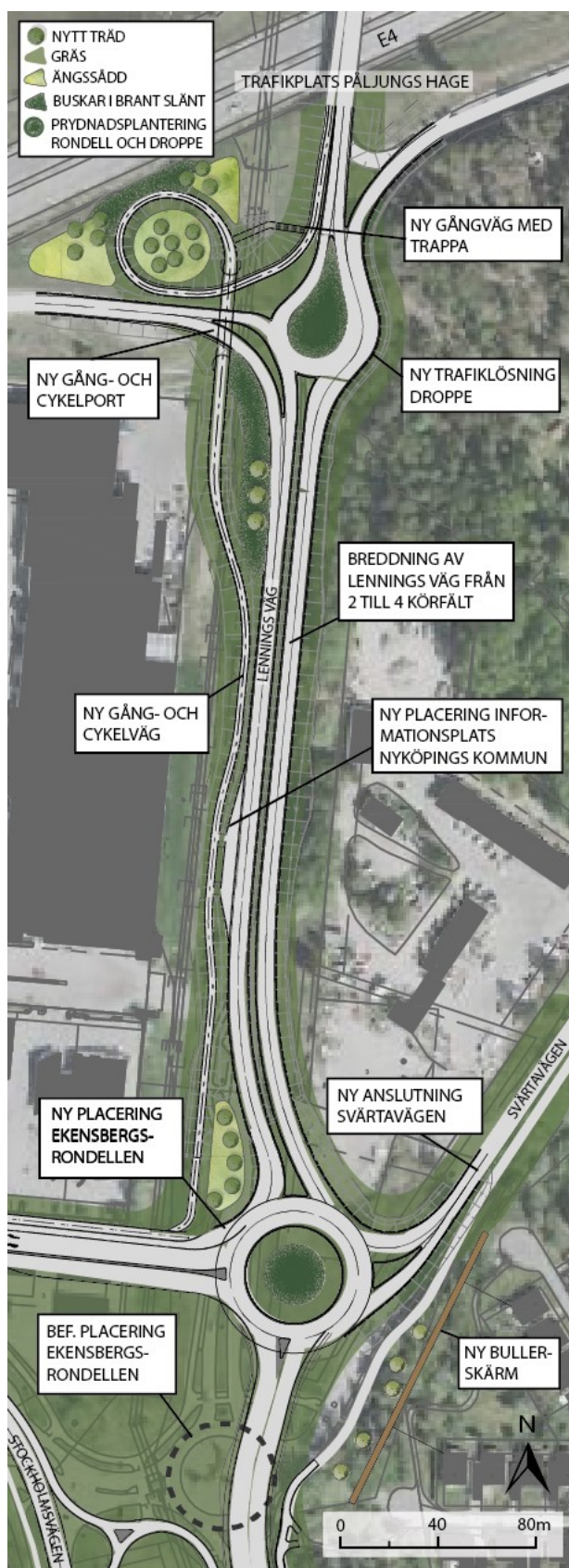
#### 3.1. Linjeföring

Linjeföringen i trafikplatsen och längs Lennings väg ska anpassas med hänsyn till att minimera bergsskärning och intrång i naturområdet sydost om Trafikplats påljungshage.

Totalbredden för vägen är ungefär 37 meter. Vägbredden för Lenningsväg är 24 meter. Typsektionen kan ses på ritning 101To401-101To402. En förenklad typsektion finns i figur 7.

Körvägen utformas med dubbla körfält i vardera riktning, Körbanorna har bredd 7,5 meter. Dike för avvattning ligger på var sida om körvägen samt i mittremsan.

Gång- och cykelväg utförs med belagd bredd 3 meter. Gång- och cykelvägen läggs minst 3 meter från körbanan. Profilen för den nya gång- och cykelvägen utformas så att den blir angenäm att använda. Gång- och cykelvägens längslutning ska max vara 4% i ramperna till porten under avfarten från E4.



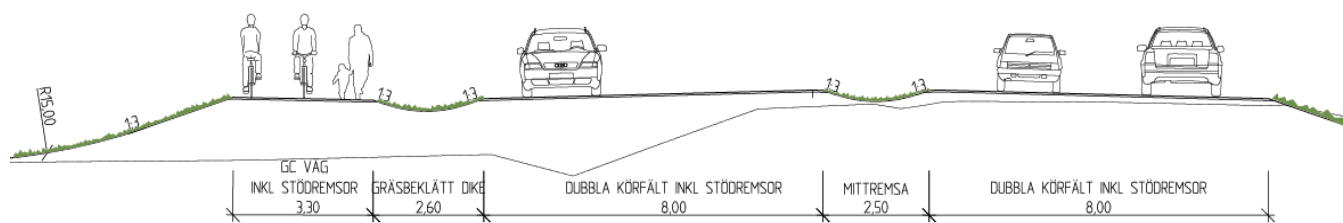
Figur 6. Illustrationsplan över Östra infarten.

### 3.2. Utformning av sidoområde och slänter

Sidoområde ska generellt behandlas så att gränsen till omgivande mark inte går att uppfatta efter anläggandet. Släntfot och släntkrön ska möta anslutande terräng med mjuka former. Inner- och ytterslänter utformas generellt med lutning 1:3. Släntlutning på 1:2 med vägräcke används där vägens utrymme behöver minimeras vid bergsskärning och mot kraftledningen och motorvägen. För att den nya anläggningen ska förankras i det kringliggande landskapet utförs en släntavrundning med radie 5 meter.

Sidoområdet ska vara vegetationstäckt, se 4.5. Öppna krossytor får inte förekomma i sidoområdet. I vägens sidoområden planeras svackdiken och krossdiken för avvattnings. Krossdike och vägens överbyggnad ska täckas med vegetation men en genomsläpplig växtbädd ska användas utan lerfraktioner.

Generellt ansluter vägen till omgivande mark i nivå till slänt eller dike. Vid droppen och cirkulationsplats används kantsten för att leda trafiken.



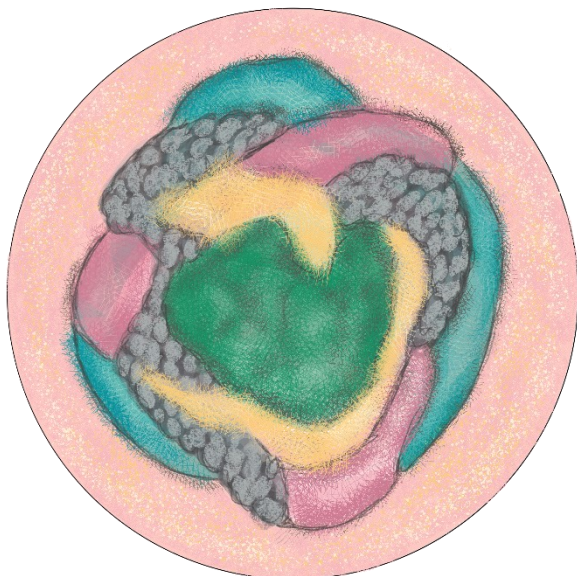
Figur 7. Typsektion över Lennings väg.

### 3.3. Rondell och Droppe

Rondellen i nya cirkulationsplatsen som ersätter Ekenbergsrondellen och Droppen utformas med inspiration av Nyköpings kommuns rondell västerut vid Gustavbersstigen/Brandkärrvägen. Den har en överkörningsbar yta i stämplad betong utanför rondellen och ett kantstöd i granit med visning 15 centimeter sätts mellan den överkörningsbara ytan och rondellens plantering. Rondellgestaltningen har inspirerats talledungarna i omgivande landskap. Rondellen har en dunge med tall och bergkorsbär som reser sig ur rundad dvärgbergtall och krypen. Ljung och prydnadsgräs kompletterar planteringen i ytterkant.

Trafikverkets rondell kommer att vara betydligt större och får inte innehålla några oeftergivliga föremål. Låga marktäckande buskar och perenner kan dock användas. För att få lättskötta ytor kan sedummattor användas som komplement till övrigt växtmaterial. Exempel på hur gestaltningen ses ut visas i figur 8. Droppen föreslås utformas i liknande gestaltning som nya Ekenbergsrondellen.

Ingen belysning är planerad för rondell och droppe men Nyköpings kommun förbereder dragnig för effektbelysning inom deras projekt.



*Figur 8. Exempel på hur nya Ekenbergsrondellen kan gestaltas för att stämma i uttryck med Nyköpings kommuns rondeller i närområdet. Rondellen har en zon med sedummatta längst ut mot körytan sedan en plantering med dvärgbalkanberg tall prydnadsgräs och ljung mot mitten av rondellen. Naturstensfält bryter av den planterade ytan.*

### 3.4. Bergsskärning

Vid trafikplats påljungshage invid droppen förekommer berg inom projektområdet. Sidoområdet utformas med jordslänt inom vägens säkerhetszon. Utanför säkerhetszonen ska berg i dagen och berg klackar sparas i så stor utsträckning som möjligt. Berget ska ses som en naturlig fortsättning på terrängen som berättar om terrängens beskaffenhet.

Naturmiljön på berget har klassats till påtagligt biotopvärde. För att minimera intrång i naturmiljön på berget används vägräcke samt en släntlutning på 1:2 mot berget. Bergsskärning ska utföras stående i lutning 5:1. Märken efter borrhypor ska undvikas i de färdiga bergytorna.

### 3.5. Vägport

Ett nytt portläge för gång- och cykeltrafik är aktuellt för trafikplats påljungshage, km 2/500, se läge i illustrationsplanen, figur 6. Porten föreslås utformas som en rör- eller valvbro, se exempel i figur 9 och 10.

Passagen ska upplevas som trygg, ha god genomsikt och man ska se tunnelmynningen på håll längs med gång- och cykelvägen. Porten ska ha en medveten helhetsgestaltning av dess komponenter med distinkta materialmöten. Det är viktigt att den upplevs som smidig och trygg att passera för att hela gång- och cykelvägen ska upplevas som ett bra alternativ för

transport. För att uppnå detta är det även viktigt att den är funktionell både för gående och cyklister.

Portens längd sätts av avfartens bredd tillsammans med cykelvägens skiljeremsa och bredd mot avfarten. Porten kommer att bli ca 27 m lång i överkant och ha en fri höjd på minst 2,70 meter. Brobredd blir 5,4 m. Bron kapas i samma lutning som slänten vid porten för att få den att smälta in mer i kringliggande terräng och öka ljusinsläppet. Skärningslänt är detsamma som för vägen: 1:2 på södra sidan 1:3 på norra sidan om porten.

Längs portens kanter uppnås inte fri höjd för gång- och cykelvägen. För att markera/tydliggöra detta stensätts en yta mellan portens vägg och asfalten. Stensättningen ska vara gång- och cykelbar i exempelvis gatsten eller betongmarksten.

Slänterna kring bron ska vara vegetationsklädda likt vägens slänter och vegetationen ska ges goda förutsättningar för en snabb etablering. Från portens överkant till vägkanten stensätts ytan i natursten. Materialmötet mellan porten och omgivande slänt samt ska se väl omhändertaget ut. Rörets eller valvets kant täcks med betong eller exempelvis betongsten. Se exempelbild på en rörbro i Figur 9 och valvbro i Figur 10. Materialvalen runt porten ska vara genomarbetade i färg, form och material för att ge ett harmoniskt helhetsintryck.

Tunnelsidorna utförs i ljust material eller målas ljust för att upplevas luftigare och ljusare. Porten ska vara belyst på ett sätt som inte bländar, med en jämn belysningsnivå från tunnelns närmiljö och i tunneln.

Ovan porten sätts vägräcke med stänkskydd.



Figur 9. Exempel på valvbro med betongtäckt kant och stensättning mellan ovansida bro och vägkant. SO Vanneberga vid Rosenlund på rv 21 11-1006-1



Figur 10. Exempel på rörbro där röret är snedskuret för att skapa bättre ljusförhållanden i tunneln. Rörets kant är täckt med. Foto: ViaCon 2009, (bilden har redigerats).

### 3.6. Gångväg med trappa från gång- och cykelport

Mellan vägporten och gång- och cykelvägen över E4 ska en trappa anläggas för att ge möjlighet för en genare väg för gående. Föreslagen placering av gångväg och trappa ger en 130 meter genare väg för gående.

Trappan utförs tillgänglig med handledare, kontrastmarkering på lägsta och översta trappsteget. Vilplan utförs minst var 8 trappsteg och ska vara minst 1,3 m långt.

Gångväg och trappa ska vara belyst.

### 3.7. Informationsplats

Den befintliga informationsplatsen för Nyköping som ligger längs Lennings väg påverkas när vägen byggs om. Placeringen för informationsplatsen justeras efter vägens nya plan.

Informationsplatsen är 80 meter lång. Ståplats för informationsskylten avskiljs med kantstöd mot körbanan. Gång- och cykelväg går bakom informationsskylten. Smala gräsremsor ska undvikas i anslutning till fickan för att inte skapa svåretablerade ytor som är svåra att underhålla.

Informationsskylten belyses av kommunen och samordnas med kommunens anläggning av östra infarten.

### 3.8. Bullerskärm

En bullerskärm på 122 meter uppförs som skydd mot buller för bostäder längs Hyacintgången och Irisgången. Bullerplanket uppförs mellan gångvägen från Irisgången till Lennings väg till åsnetrappan från Hyacintgången till Svärtavägen. Bullerskärmen kommer inte bryta av några befintliga gångvägar till bostäderna från Lennings väg.

Bullerplanket ska vara ett träplank. Det kan utföras trärent mot cirkulationsplatsen och målat i en ljus grön färg anpassad till färgsättningen på omgivande hus mot Hyacintgången och Irisgången. Befintlig växtlighet runt bullerskärmen ska bevaras, se vidare under befintlig vegetation.

### 3.9. Vegetation

I projektet föreslås olika typer av vegetation för att kompensera fällning, röjning och bergsskärning för att anlägga vägen men även för att vägens utformning ska vara välkomnande till Nyköping och förstärka vägens rumslighet. I Illustrationsplanen, figur 6 finns områdena för de olika åtgärderna markerade.

#### Befintlig vegetation

Området består till stor del av öppna gräsmarker med inslag av buskar och träd. På östra sidan om Lennings väg ansluter vägområdet till naturmark. Befintlig vegetation bevaras i möjligaste mån.

Mellan E4 och Avfart till Lennings väg finns en dunge med uppväxta tallar och björkar. Dessa påverkas av ramp för ny gång- och cykelväg. Träden ska bevaras i möjligaste mån och träd som tas ned ersätts inom samma område av samma art.



Figur 12. Befintlig vegetation, en dunge med främst björk och tall intill avfarten till E4.

Mellan Ekenbergsondellerna och bostäderna vid Hyacintgången och Irisgången finns uppväxta träd av björk, tall och asp med ett buskskikt av bland annat fläder. I området ska en bullerskärm uppföras. En plan för hur arbetet ska utföras ska tas fram i syfte att så mycket befintlig vegetation som möjligt kan bevaras. Vegetation som måste fällas ska återplanteras.

Öster om Lennings väg finns två naturvärdesklassade områden, ett med högt naturvärde och ett med visst naturvärde. Intrång i dessa naturområden ska minimeras och det intrång som görs ska kompenseras bland annat genom etablering av ängsväxter. Se nedan under ängsytor.



Figur 13. Befintlig vegetation intill gångvägen mellan Irisgången och Hyacintgången.

Markvegetation

Vegetationstäckning i vägens sidoområde har stor betydelse för hur vägen upplevs i landskapet. Ett sidoområde som är täckt med väletablerad markvegetation bidrar starkt till att vägen känns naturligt förankrad i sin omgivning. Markvegetationen ska ha samma karaktär som anslutande mark.

Vegetationen kan etableras med avbaningsmassor (avtagen matjord) från platsen eller genom sådd eller en kombination av avbaningsmassor och sådd. Oavsett metod är det viktigt att få en markvegetation som sluter sig snabbt, helst redan efter en växtsäsong. Om vegetation etableras genom sådd ska fröblandningen vara anpassad för låg skötselintensitet och med förmåga att binda jorden.

Upplagsplatser för avbaningsmassor finns avsatta som ytor för tillfällig nyttjanderätt. När massorna lagras får de inte packas. Packning kan medföra att jordens struktur förstörs och förhållandena för de frön och växtrester som finns i jorden försämras avsevärt. Avbaningsmassorna får inte läggas i upplag som är högre än 2,5 meter och bredare än 6 meter. Före återförsel av avbaningsmassorna ska de siktas för att sålla bort stora rotdeklar och stenar samt för att finfördela massorna.

Ytor för tillfälligt nyttjande ska, efter avslutat arbete, återställas till ursprungligt skick.

## Ängsytor

Runt om och inom gång- och cykelspiralen till gång- och cykelporten samt mellan gång- och cykelbanan och nya cirkulationsplatsen ska ängsvegetation etableras. Se även ljusgröna ytor i illustrationsplanen, figur 6.

Ängsådden syftar till att gynna arter i närområdet med särskilt fokus på de hävdgynnade arter som finns i naturvärdesobjekt 1. Se även *PM Naturvärdesinventering*. Exempel på arter som inventerats i området och kan vara lämpliga för återetablering är: Blåsuga, brudbröd, gullviva, gulmåra, mandelblomster, kärleksört, svinrot, tjärblomster, vårbrodd.

I projektet föreslås två olika alternativ för etablering av ängsvegetationen. Ett alternativ är att omhänderta avbanningsmassor från befintlig biotop och påföra dem på platser för etablering av ängsytor. Metoden behöver utvärderas i fortsatt arbete dels om tillräckligt med lämpliga avbanningsmassor kan omhändertas och om de kan avbannas utan att riskera större påverkan på befintlig biotop utöver det som behövs för att utföra bergsskärningen. Ett andra alternativ är att så äng med arter anpassade efter den biotop som tas bort på mineraljord eller magra avbanningsmassor. De alternativa metoderna kan också kombineras i fortsatt genomförande.

## Plantering av träd

Träd planteras mellan gång- och cykelväg och Lennings väg där det finns möjlighet utifrån vägens siktförhållanden, avvattning och slänter. De planteras med syftet för att tydliggöra gaturummet och skapa en välkomnande infart till Nyköping. En inramning av gaturummet kan även hjälpa till att sänka hastigheten på vägen. Trädval ska ha koppling till omgivande landskap, exempelvis rönn, en, tall och björk.

Träd planteras inom gång- och cykelspiralen norr om avfarten för att ersätta befintliga träd av tall och björk. Träd i kvalitét högstam ska planteras för att hålla sikten över gång- och

cykelvägen samt mot gång- och cykelporten. Träd planteras glest för att gynna ängsvegetationen.

Träd planteras för att ersätta nedtagning för anläggning av bullerskärm. Återplantering sker med träd och buskar som finns sedan tidigare i området såsom asp, björk, tall och fläder.

#### Plantering av buskar

Slanter brantare än 1:3 utförs med låga marktäckande buskar. Arter väljs för att stämma med landskapet runt omkring. Intill slänt mot motorvägen planteras höga buskage med träd och buskar för att den branta slänten ska smälta in i landskapet på ett naturligare sätt.

### 3.10. Vägutrustning

#### Vägräcke

Vägräcken kommer att behövas vid gång- och cykelporten, branta slanter och bergsskärning. Vägräcken ska ge möjlighet till god genomsikt för att ge ett öppnare intryck av anläggningen. Exempelvis kan ett rörräcke användas.

#### Vägmärken, skyltar och stolpar

Vägmärken och stolpar tillkommer som nya element och kan ge negativ påverkan på landskapsbilden. Placering och utformning av dessa är därför viktig att tänka på i kommande skeden.

Generellt ska stolpar placeras i ytterkurva där de inte skymmer sikten över vägen och landskapet i samma utsträckning som om de placeras i innerkurva. Där många skyltar och vägmärken förekommer ska dessa samlokaliseras på gemensam stolpe där regelverken tillåter detta.

#### Belysning

Samtliga delar i den nya anläggningen ska belysas, körfält, gång- och cykelbana, gång- och cykelport och gångväg med trappa.

Stolpar och armaturval ska harmonisera kommunens anläggning av Östra infarten. Stolpar och armaturer ska utföras i galvaniserat stål eller liknande grå färg. Samma färgtemperatur ska användas, 3000K.



## 4. Fortsatt arbete

Vägplanen ska möjliggöra fastställelse av vägområdet. I kommande skede utförs detaljprojekteringen inför byggskedet. Projekteringsarbetet ska utgå från krav och principer i detta gestaltungsprogram.

### 4.1. Bygghandlings- och byggskede

Viktiga frågor att bevaka under framtagande av bygghandling och under byggskedet är bland andra:

- Detaljutformning av vägens linjeföring och profil i förhållande till omgivande landskap.
- Utformning av droppen, rondell och gång- och cykelport.
- Vegetationsetablering och trädplantering i vägens sidoområden
- Placering av vägmärken, skyltar och stolpar

#### 1.1. Drift och underhåll

Väletablerade vegetationsytor kräver lägre skötselinsatser än dåligt etablerade ytor. En snabb etablering är därför viktig. Etableringsfasen kräver intensivare skötsel, men det är viktigt att detta genomförs för att på sikt skapa en anläggning med lågt underhållsbehov.

Utrymmet i anslutning till vägarna har utformats för att klara sådana snöupplag som kan förväntas för orten.

## 5. Referenser

Trafikverket (2015). *Krav och Råd för vägars och gators utformning*

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

Trafikverket (2015). *Vägbilder*

Trafikverket (2021). *PM Naturvärdesinventering*





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 1140, 63220 Eskilstuna. Besöksadress: Tullgatan 8 Eskilstuna  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

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