

GESTALTNINGSPROGRAM

Väg 218 Vagnhärad -Trosa

Trosa Kommun, Södermanlands Län

Datum: 2021-11-12



Trafikverket

Postadress: Tullgatan 8, 632 20 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltningsprogram, Väg 218 Vagnhärad-Trosa

Författare: Loxia, Maria Dolk

Dokumentdatum: 2021-11-12

Objektnummer:165950

Ärendenummer: TRV 2020/32381

Uppdragsnummer: 19123

Kontaktperson: Magnus Persson, projektledare Trafikverket

Foto: Loxia

Illustration: Loxia

Innehåll

Sammanfattning	5
Inledning	6
Projektbeskrivning	6
Projektets effekt	6
Gestaltningens program	8
Arkitekturpolitiska mål	8
Resultat från landskapsanalys	9
Befintliga vägförhållanden	9
Kollektivtrafik	9
Befintliga gång- och cykelväg	9
Stads- och landskapsanalys	11
Målpunkter	14
Rörelsemönster	14
Vilt	14
Naturmiljö	16
Kulturmiljö	18
Byggnadstekniska förutsättningar	20
Känslighet och potential	21
Gestaltningens mål	22
Trafikantperspektiv	22
Åskådarperspektiv	22
Övergripande gestaltningens mål	22
Utförningsförslag	24
Vägen	26
Hållplatser	26
Gång- och cykelväg	26
Cirkulationsplatser	27
Viltåtgärder	28
Vegetation	31
Bullerskydd	31
Utrustning	32
Räcken	32
Skyltning	32
Belysning	32
Drift och underhåll	33
Rekommendation inför fortsatt arbete	34
Källor	35

Sammanfattning

Denna vägplan avser väg 218 Vagnhärad-Trosa. Väg 218 sträcker sig från Trosa via Vagnhärad och vidare till E4:an i norr. Väg 218 är huvudvägen mellan Trosa och Vagnhärad samt den primära anslutningen för Trosa kommuns invånare till E4. Vägen är regionalt viktig och funktionellt prioriterad för personbilstrafik, busstrafik, godstrafik och yrkestrafik med långsamtgående fordon.

En framtida pendlingsstation i Vagnhärad samt exploatering med bostads- och verksamhetsområden i anslutning till väg 218 förväntas medföra ökat antal pendlare och ökad bil- och kollektivtrafik. Detta ställer därför krav på god tillgänglighet till hållplatser för cyklister och fotgängare samt säkra gång och cykelstråk längs med och över väg 218.

Projektet innebär ombyggnation av sträcka där en rad olika förbättringsåtgärder planeras:

- Kompletterande gång- och cykelväg med passage över väg 218 i anslutning till hållplatser.
- Viltstängsel med passager längs stora delar av sträckan. En faunabro föreslås i skogspartiet norr om Åda Gård.
- Tre stycken cirkulationsplats. En vid Åda Gård, en norr om järnvägen i korsningspunkten mellan väg 218 och väg 219 (Stationsvägen) samt en vid korsningspunkten mellan Väg 218 och väg 838 (Kalkbruksvägen).
- Tillgänglighetsanpassade hållplatser.
- Breddning av vägen för vänstersvängfält.

Stora delar av sträckan löper genom Trosaåns dalgång som har höga natur- och kulturvärden. Visuellt är landskapet kring väg 218 småskaligt. Det har en stark karaktär av ett småbrutet odlingslandskap med dess böljande åkrar. Vägen utgör ett långsträckt storskaligt rum som sväller ut över de öppna odlingsmarkerna. Vägrummet är brett och öppet och har ingen tydlig riktning. Det avgränsas i väster av den trädridå som kantar Trosaån. Skogsklädda höjder begränsar och delar upp landskapet mot öster. På huvuddelen av sträckan ligger väg 218 varken på bank eller i skärning utan följer det kringliggande landskapets topografi. Det är endast där vägen dragits genom ett skogsparti norr om Åda Gård som en hög bank och en djup skärning finns. Ytterligare en bergskärning kantar vägen vid Trosa landskyrka.

Utbyggnaden kring vägen ska längs hela sträckan ges en konsekvent och medveten gestaltning. En enhetlig utformning ger en lugn trafikantupplevelse och minimerar väganläggningens visuella påverkan på omgivningen. Utformningen av vägutbyggnaden ska ge trafikanten möjlighet att även fortsättningsvis ta del av utblickar och landmärken. Längs sträckan finns ett flera platser och vyer som kan tillföra trafikanten en positiv upplevelse av landskapet. Väg 218 och viltstängslets barriäreffekt kan inte undvikas men minimeras, såväl upplevelsemässigt som funktionellt. Planerade viltåtgärder utformas väl och anpassas till det kringliggande landskapet. Det är viktigt att viltstängsel, viltuthopp och faunabro placeras så att de får stöd i terrängen.

Inledning

Projektbeskrivning

Denna vägplan avser väg 218 Vagnhärad-Trosa. Väg 218 sträcker sig från Trosa via Vagnhärad och vidare till E4:an i norr. Väg 218 är huvudvägen mellan Trosa och Vagnhärad samt den primära anslutningen för Trosa kommuns invånare till E4. Vägen är regionalt viktig och funktionellt prioriterad för personbilstrafik, busstrafik, godstrafik och yrkestrafik med långsamtgående fordon. Skyltad hastighet på större delen av sträckan är 70 km/h, för att på en kortare del av sträckan övergå till 50 km/h.

En framtida pendlingsstation i Vagnhärad samt exploatering med bostads- och verksamhetsområden i anslutning till väg 218 förväntas medföra ökat antal pendlare och ökad bil- och kollektivtrafik. Detta ställer därför krav på god tillgänglighet till hållplatser för cyklister och fotgängare samt säkra gång och cykelstråk längs med och över väg 218.

Vägen 218 saknar mötesseparering, vägren samt säkra passager för oskyddade trafikanter. Trafikflödet är intensivt, samtliga korsningar längs sträckan sker i plan. Flertalet korsningar har en bristande utformning som orsakar olyckor. Bakomliggande faktorer är bland annat dålig sikt och avsaknad av vänstersvängfält. Vägsträckan trafikeras även av många långsamtgående fordon vilket ger upphov till omkörningar i hög hastighet som i sin tur leder till olyckor. Sträckan mellan Kullängsbacken och Åda hör till en av Mälardalens mest drabbade stråk av viltolyckor. Olyckorna sker framför allt med dovhjort, rådjur, vildsvin och älg.

Projektet innebär ombyggnation av sträcka där en rad olika förbättringsåtgärder planeras:

- Kompletterande gång- och cykelväg med passage över väg 218 i anslutning till hållplatser.
- Viltstängsel med passager längs stora delar av sträckan. En faunabro föreslås i skogspartiet norr om Åda Gård.
- Tre stycken cirkulationsplats. En vid Åda Gård, en norr om järnvägen i korsningspunkten mellan väg 218 och väg 219 (Stationsvägen) samt en vid korsningspunkten mellan Väg 218 och väg 838 (Kalkbruksvägen).
- Tillgänglighetsanpassade hållplatser.
- Breddning av vägen för vänstersvängfält.

Projektets effektmål

Med utgångspunkt från transportpolitikens övergripande mål har Trafikverket formulerat följande effektmål:

- Öka trafiksäkerheten och framkomligheten längs väg 218 på aktuell sträcka.
- Förbättra tillgängligheten till och från hållplatslägen för oskyddade trafikanter.
- Minska viltolyckor.



Teckenförklaring

— Utredningsområde

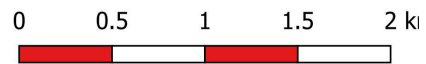


Bild 1. Väg 218 Vagnhärad-Trosa. (Lantmäteriet)

Gestaltningssystem

Detta gestaltningssystem ingår i Trafikverkets vägplan för Väg 218 Vagnhärad-Trosa.

Gestaltningssystem upprättas för alla vägprojekt för att säkra en hög arkitektonisk kvalitet i väghållningen i enlighet med regeringens krav. Enligt väglagen (1999) ska en estetiskt tilltalande utformning eftersträvas och hänsyn tas till stadsbild, landskapsbild samt natur- och kulturvärden. Gestaltningssystemet ska skapa en samsyn hos alla inblandade för projektets utformningsprinciper. Gestaltningssystemet ska föra vidare de gestaltningssystem och krav som genomsyrat vägplaneprocessen till nästa fas av projektering som är förfrågan för totalentreprenad.

Gestaltningssystemet knyter an till utformningsfrågor med hänsyn till staden och landskapet med sina natur- och kulturvärden. Vägens inre och yttre rum behandlar trafikantens närmiljö och vägens relation till det omgivande landskapet. Trafikanten har vägens inre rum nära inpå sig, det är en del av trafikantperspektivet.

Det inre rummet präglas av vägutrustning, t.ex. skyltar, vägräcken, belysningsstolpar, bullerskydd och stödmurar. En del av elementen i det inre rummet påverkar även det yttre rummet. Exempelvis påverkar bullerskyddsskärmar vägens relation till omgivningen genom att skära av visuella och fysiska samband.

Vägens yttre rum relaterar till åskådarperspektivet där vägen blir en konstant del av det omgivande landskapet. En så tilltalande miljö som möjligt ska skapas för betraktaren vid sidan av vägen. Utformning av vägens yttre rum har också en tydlig koppling till arbetet med miljöbeskrivningen för projektet. Hänsyn tas till betydelsefulla områden som bevaras så långt som möjligt och förbättringsåtgärder blir en del av utformningen.

Arkitekturpolitiska mål

Riksdagen antog 2018 följande mål och delpreciseringar för politikområdet: "Arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön." (Prop. 2017/18:110)

Gestaltningssystem

Frågor som behandlas i gestaltningssystemet:

- Hur påverkas landskapsbilden? Hur påverkar ombyggnaden landskapet som vägen går igenom?
- Vilka befintliga estetiska värden i omgivningen ska särskilt beaktas och bevaras?
- Vilka gestaltningssystemaspekter är viktiga för att ombyggnaden ska ge ett gott eftermäle?

Det ska uppnås genom att:

- hållbarhet och kvalitet inte underställs kortsiktiga ekonomiska överväganden,
- kunskap om arkitektur, form och design utvecklas och sprids,
- det offentliga agerar förebildligt,
- estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas till vara och utvecklas,
- miljöer gestaltas för att vara tillgängliga för alla, och samarbete och samverkan utvecklas, inom landet och internationellt

Målet för gestaltad livsmiljö och dess delpreciseringar är styrande för statens initiativ och kan vara vägledande för kommuner och regioner. Målet kompletterar andra nationella mål som berör den gestaltade livsmiljön. Propositionen nämner många politikområden med bäring på arkitektur-, form- och designpolitiken. I propositionen nämns särskilt Agenda 2030, FN:s New Urban Agenda och de för Sverige uppsatta målen för miljöpolitiken, kulturpolitiken, kulturmiljöpolitiken, samhällsbyggandet, hållbara städer, transportpolitiken, folkhälsopolitiken och funktionshinderpolitiken samt det klimatpolitiska ramverket.

Resultat från landskapsanalys

Befintliga vägförhållanden

Väg 218 har idag problem som främst berör trafiksäkerhet och framkomlighet. Långsamtgående fordon från verksamheter längs sträckan innebär omkörningar med höga hastigheter. Längs med sträckan förekommer 17 korsningar med allmänna vägar samt enskilda anslutningar. Alla korsningar på sträckan sker i plan och de flesta korsningarna saknar separat vänstersvängfält. Längs sträckan förekommer ett stort antal viltolyckor.

En framtida station vid Ostlänken förväntas medföra ökat antal pendlare samt bostadsbyggande vid väg 218. Detta bedöms öka efterfrågan på biltrafik och kollektivtrafik och ställer därför krav på god tillgänglighet till hållplatser för cyklister och fotgängare samt säkra gång- och cykelstråk längs med och över väg 218.

Kollektivtrafik

Trosa kommun har prioriterat det kollektiva resandet genom att skapa direktbusslinjer, främja resande med både tåg och buss, samt utbyggnad av pendlar- och cykelparkeringar. Kollektivtrafiken i Trosa kommun utgörs av tågtrafik med stopp i Vagnhärad samt regional och lokal busstrafik med såväl Sörmlandstrafiken som Trosabussen.

Fem busshållplatser finns längs den aktuella sträckan av väg 218.

När Ostlänken börjar trafikerars kommer förutsättningarna för tågresenärer till och från Vagnhärad förändras. Ostlänken kommer förkorta restider och möjliggöra tätare tågtrafik än idag. Driftsäkerheten och robustheten kommer även att förbättras avsevärt. Stambanan kommer effektivisera förbindelsen till Stockholm/Arlanda, Skavsta och Linköping/Norrköping. På längre sikt är Ostlänken en del av en ny stambana för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Därmed är Ostlänken av stor betydelse för kommunens attraktivitet då det kommer öppna upp för nya resmål för både pendlare och besökare.

För utförlig beskrivning av kollektivtrafiken se Plan- och miljöbeskrivning.

Befintlig gång- och cykelväg

Idag finns en separat cykelförbindelse mellan Trosa och Vagnhärad längs väg 218.

För utförlig beskrivning av gång- och cykeltrafik se Plan- och miljöbeskrivning.



Bild 2. Separat gång- och cykelbana längs med väg 218



Bild 3. Nybyggt bostadsområde med parhus mot väg 218 i Trosa.



Bild 4. Bostadsbebyggelse nära vägen.

Bebyggelse

Bebyggelsen i området kring väg 218 består av spridda villor och enstaka gårdar. Där vägen passera Trosa Landskyrka ligger fyra bostadshus i rad precis intill vägens östra sida. Mitt på sträckan ligger Åda Gård med stora ekonomibyggnader intill väg 218.

I Vagnhärad passerar vägen ett småskaligt handels- och industriområde med låga byggnader.

I Trosa har ett nybyggt bostadsområde växt upp intill östra sidan av väg 218. Byggnaderna består av en- och tvåplansvillor och parhus.

Stads- och landskapsanalys

Karaktärsområden

Trosaåns dalgång

Visuellt är landskapet kring väg 218 småskaligt. Det har en stark karaktär av det småbrutna odlingslandskapet med dess böljande åkrar. Vägen utgör ett långsträckt rum som sväller ut över de öppna odlingsmarkerna. Väg- rummet är brett och öppet och följer Trosaåns nord-sydliga riktning. Det avgränsas i väster av den trädridå som kantar Trosaån. Skogsklädda höjder begränsar och delar upp landskapet mot öster.

På huvuddelen av sträckan ligger väg 218 varken på bank eller i skärning utan följer det kringliggande landskapets topografi. Det är endast där vägen dragits genom ett skogsparti norr om Åda Gård som en hög bank och en djup skärning uppstår.

Ytterligare en bergsskärning kantar vägen vid Trosa Landskyrka.

E4:an, Trosaån och järnvägen utgör kraftiga barriärer i landskapet. De begränsar både djur och människors rörelse i landskapet.

Över det öppna landskapet får trafikanter på väg 218 fina utblickat åt flera håll. Tydliga landmärken i området är Trosa Landskyrka och Åda Gård. Åda Gård ramas in av flera alléer. Intill den höga banken norr om gården finns en ung björkallé.

På tre ställen utmed sträckan finns det åkerholmar med stora karaktäristiska ekar intill vägen. Åkerholmarna och träden är väl värda att bevara och skydda under byggtiden.

Skogslandskap

Vid passagen genom skogspartiet är topografin högre och vägrummet kantas av uppvuxen blandskog. Skogsvegetationen begränsar möjligheten till utblickar och gör vägrummet smalt.

Vagnhärad's samhälle

Landskapet skiftar karaktär i Vagnhärad där samhällets bebyggelse sträcker sig ut mot väg 218 och påverkar landskapsbilden. Småskaliga industribyggnader ligger på vägens västra sida.

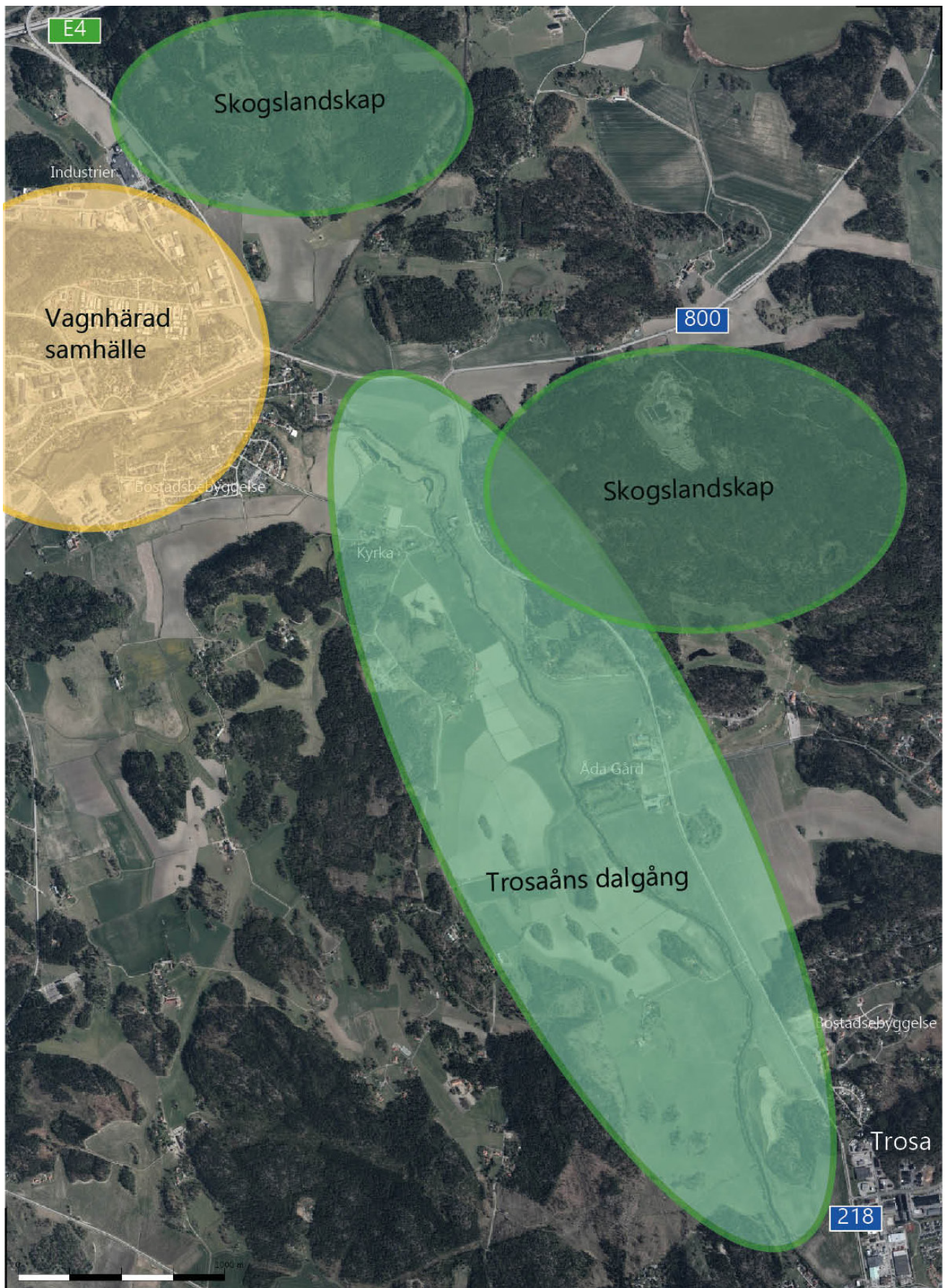


Bild 5. Karaktärsområden kring väg 218.

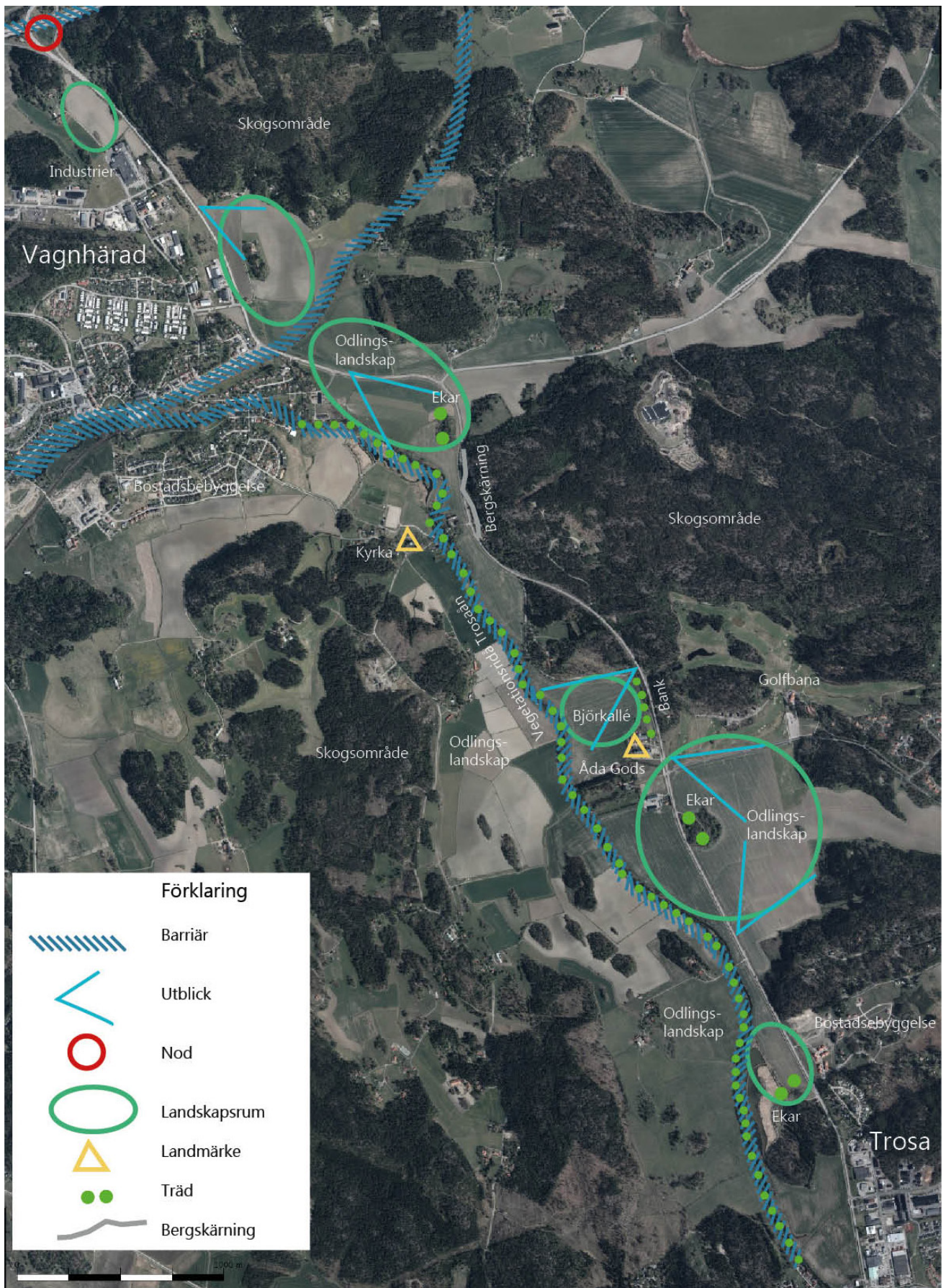


Bild 6. Stads- och landskapsanalys vid väg 218.

Målpunkter

De främsta målpunkterna i anslutning till väg 218 är framförallt allt service, handel och skolor i samhällena Vagnhärad och Trosa. Mitt på sträckan är Åda Gård med butiker, Åda Golf och Country Club samt Åda krog och hotell vid golfbanan välbesökta platser.

En mycket betydelsefull framtida målpunkt är den planerade pendlarstationen för Ostlänken i Vagnhärad.

Rörelsemönster

För fordonstrafiken är väg 218 en viktig förbindelse mellan Trosa och Vagnhärad och vidare ut mot E4. Korsningspunkten vid E4 är en viktig nod i området.

För de oskyddade trafikanterna finns en separat gång- och cykelväg mellan Trosa och Vagnhärad.

Vilt

De flesta djur har ett grundläggande behov av att förflytta sig, antingen mellan vinter- och sommarbeten eller mellan områden för att söka föda, nattvila och reproduktion. Vägar kan orsaka negativ påverkan på arter genom att utgöra barriär som hindrar djuren att passera på ett säkert sätt. Barriäreffekt och trafikdödlighet ökar med ökade trafikmängder. Anläggning och användning av vägar bidrar till en förlust av mark och förändring av närmiljön, vilket kan ge upphov till att arters livsmiljöer delas upp i allt mindre områden, fragmentering. Just förlust av livsmiljöer och fragmentering anses på global nivå vara ett av de största hoten mot den biologiska mångfalden.

Det höga antalet viltolyckor längs den aktuella sträckan är anmärkningsvärt. Sträckan mellan Kullängsbacken och Åda hör till en av Mälardalens mest drabbade stråk av viltolyckor. Olyckorna sker framför allt med dovhjort, rådjur, vildsvin och älg.

En viltutredning har tagits fram för att säkerställa behovet av viltåtgärder. Se Plan- och miljöbeskrivning för utförligare beskrivning av vilt och viltolyckor längs den aktuella sträckan.

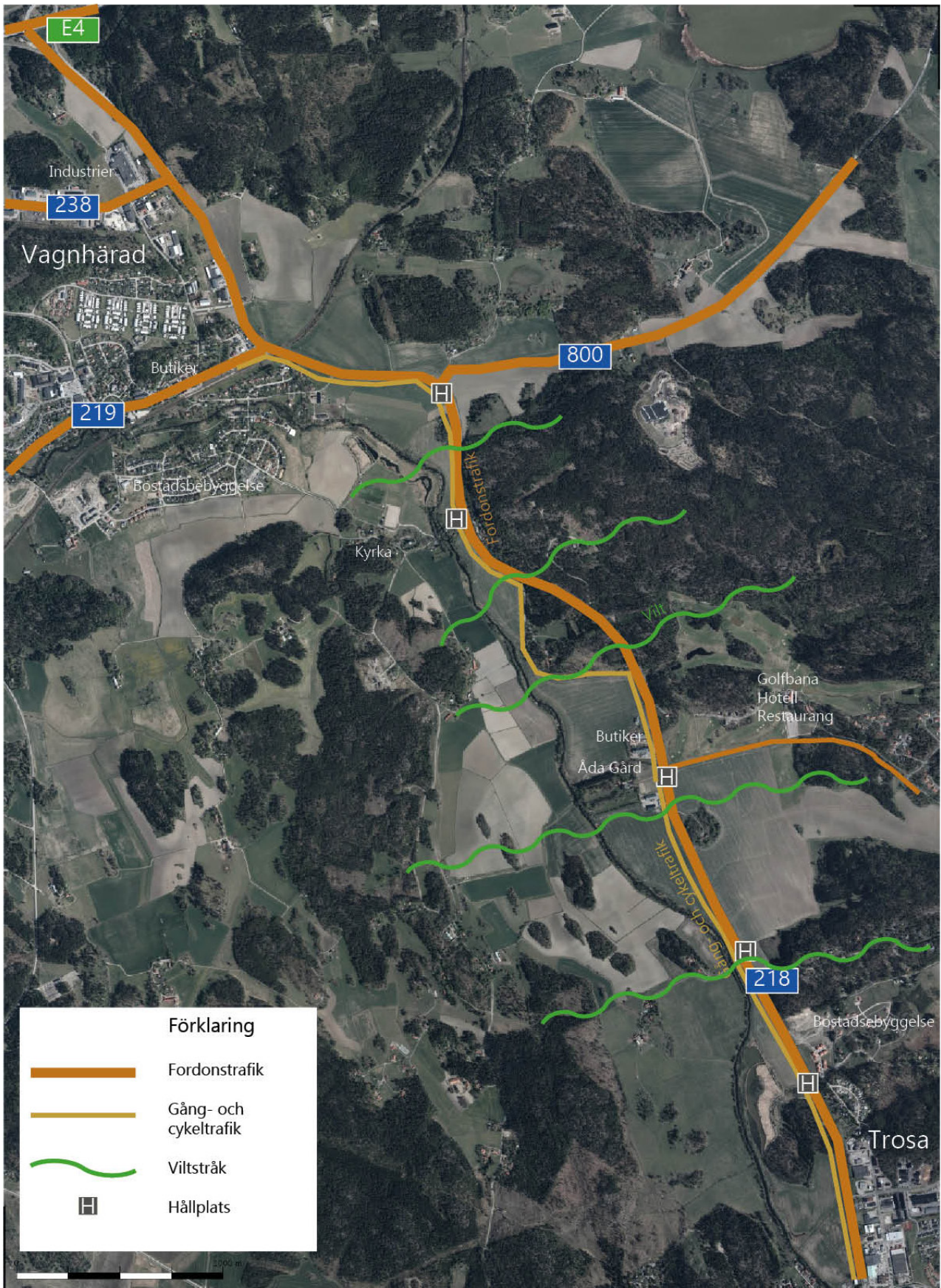


Bild 7. Målpunkter och rörelsemönster vid väg 218.

Naturmiljö

De högsta naturvärdena i området bedöms vara knutna till kalkrika bergbranter, ädellövskog samt äldre tallskog. Områdena har bedömts vara av naturvärdes klass 2, högt naturvärde, utifrån vad som observerats inom inventeringsområdet och tidigare insamlad information.

Objekt som omfattas av generellt biotopskydd har pekats ut. Av dessa utgörs sju av öppna diken, två av åkerholmar och fyra av alléer.

Omkring väg 218 på ömse sidor om vägen finns utpekade Natura 2000-områden. Natura 2000-områden innehåller arter eller naturtyper som är särskilt skyddsvärda ur ett europeiskt perspektiv. Dessa utpekade områden bygger på krav som finns i EU:s fågeldirektiv och art- och habitatdirektiv. Alla Natura 2000-områden är riksintressen.

Tullgarn västra ansluter till vägens östra sida vid korsningen med väg 800. Medan Lånestaheden är beläget cirka 265 meter väster om väg 218 och Tomtaklinskogen är belägen cirka 700 meter öster om väg 218. Detta medför att de två sistnämnda Natura 2000-områdena inte bedöms påverkas av projektet.

Inom utredningsområdet finns det riksintressen för naturvård och rörligt friluftsliv.

En naturvärdesinventering har genomförts under 2020. Den redogör för de naturvärden som kan komma att påverkas av ombyggnationen. Se Plan- och miljöbeskrivning för utförligare beskrivning av naturmiljö.

Kulturmiljö

Landskapet har formats av inlandsisen och dess avsmältning. Först för 8000 år sedan steg de högsta punkterna i Trosa kommun ur havet. Utredningsområdet utgjorde länge havsbotten eller var en del i ett glest skärgårdslandskap. I Trosaåns dalgång finns alla typer av lämningar, från yngre stenålderns boplatser, brons- och järnålderns gravar, medeltida kyrkor och stadslager till lämningar efter 1800-talets obesuttna bebyggelse.

De förhistoriska lämningarna följer i mångt och mycket landhöjningen. Enstaka boplatser och spridda lösfynd från yngre stenålder hittas på de högsta höjderna i området. Flera spår av denna äldsta fas i kulturlandskapet har upptäckts i samband med utredningar kopplade till Ostlänken som skett de senaste åren. Bronsålderns boplatser och återfinns till stor del på de sluttningar och mindre höjder som utgjort strandnära lägen för cirka 3000-4000 år sedan. Vanliga spår från denna tid i området är boplatslämningar som husterraser och skärvstenshögar, men även rösen, hållristningar och de äldsta fossila åkrarna är typiska för perioden.

Järnålderns lämningar har också lämnat ett stort intryck på landskapet. I området förekommer många ensamliggande stensättningar från den tiden. Vid omkring år 0 hade en stor slätt vuxit fram vid Lånestaheden, medan dalgången söder om Vagnhärad fortfarande till stor del utgjorde en havsvik. Järnålderns landskap har en lång kontinuitet i landskapet. Detta kan man se genom att många av de största gravfälten i området rymmer både gravar av äldre och yngre järnålderskaraktär och är i sin tur kopplade till gårdar som finns kvar långt in i historisk tid. Under vikingatid tillkommer sannolikt de två kungsgårdarna, "Husbyarna" som etableras på var sida Trosaåns dåtida mynning, i östra delen av dagens Vagnhärad. Intill Södra



Bild 8. Björkallé utmed väg 218 vid Åda Gård. omfattas av generellt biotopskydd.



Bild 9. Sammanhängande barrskogsområde öster om väg 218 utgör en del av Riksintresse för rörligt friluftsliv.



Bild 10. Utblickar över det öppna odlingslandskapet i Trosaåns dalgång som är riksintresse för naturvård och rörligt friluftsliv..

Husby anlades under denna period Södermanlands största samling storhögar, vars rester finns kvar idag på motsatt sidan än från Åby. Runstenar är också en företeelse som hör den yngre järnåldern till, uppförda i anslutning till det äldre vägnätet. Under medeltiden tillkommer Vagnhärad kyrka och Trosa landskyrka, i anslutning till kungsgårdarna. Under 1200- och 1300-talet etableras staden Trosa, även den i anslutning till Trosa landskyrka och Södra Husby. Det visar på områdets vikt under högmedeltiden och är sannolikt en del i medeltidens statsbildning. Samtidigt som ett allt intensivare jordbruk växer fram i hela området, följer även centralbygden etappvis strandlinjen söderut. Parallellt med stadens framväxt förändras jordbruksbygden. Nya gårdar tillkommer och flera kvarnar byggs utmed Trosaån. Under 1500-talet minskar Trosaån och farlederna i betydelse och en recession sker.

Bebyggelsemönstret och ordningen i jordbrukslandskapet ändras sedan successivt, först genom adelns inflytande på 1600-talet: Under 1600-talets stormaktstid skapades säterier och adliga gods genom att byar och gårdar köptes och slogs ihop till nya jordbruksenheter. Med säteribildningen etableras ett nytt bebyggelsemönster, där själva säteriet intog en central plats i jordbruket. Underlydande byar, gårdar och torp avhystes eller flyttades till randområdena intill utmarkerna, skogarna och bergen. Åda är ett exempel på ett säteri som bildades under denna tid. Under 1700- och 1800-talen följer sedan skiftesreformerna, och byarnas gårdar flyttar ut från både äldre och yngre bytomter till nya lägen i landskapet. Den yngsta fasen i kulturlandskapets framväxt är präglad av järnvägen med tillkomsten av stationssamhället Vagnhärad i början av 1900-talet. Under seklet tillkommer flerbostadshus och industrier som byggs upp över de gamla åkrarna. En liknande utveckling sker också i områdets sydligaste del, i utkanten av Trosa. Här är det dock framför allt den tilltagande turismen som driver på utvecklingen under 1900-talet.

En kulturarvsanalys har genomförts 2021, i vilken kulturmiljövärden hanteras i ett brett perspektiv, från enskilda fornlämningar till landskapsrum med riksintressen. Se Plan- och miljöbeskrivning för utförligare beskrivning av fornlämningar och kulturmiljö.

Utmed väg 218 finns flera karaktäristiska gårdsmiljöer. I det omgivande landskapet finns flera andra gårdar och enskilda hus som ger landskapet en viss karaktär, Trostorp, Trosa by, Kroka med Marieberg, Åda gård och Solberga.

Intill utredningsområdet ligger Kroka gård och på västra sidan Trosaån Trosa landskyrka. Bebyggelsen vid Trosa landskyrka är en sammanhållen miljö med den medeltida kyrkan och Krokas gårdsbebyggelse intill. Anorna går långt tillbaka i tiden.

Åda gård är en högre ståndsmiljö, en herrgård med tydlig prägel av 1700- och 1800-talen, med mycket högt kulturhistoriskt värde. Åda Gård åskådliggör stormaktstidens säteribildningar samt värdefull arkitekturhistorisk bebyggelse, tex. via framträdande placering i öppna landskap, avhysta bytomter och alléer.

Utredningsområdet ligger inom ett riksintresse för kulturmiljön, Trosaåns dalgång. Området kring Trosaåns dalgång är ett av länets fornlämnings-tätaste odlingslandskap. Trosaåns dalgång är en betydande centralplats



Bild 10. Trosa Landskyrka är ett tydligt landmärke i området väster om väg 218.



Bild 14. Åda Gård med stora ekonomibyggnader.

genom hela förhistorian, från bronsåldern till modern tid. Antalet lämningar från äldre järnålder anger att området har varit en central plats i regionen. Fornlämningarna visar på att Trosaån var en betydelsefull farled för handel och transporter från havet i söder hela vägen till Mälaren innan området påverkades av landhöjning. Äldre järnålderns gravfält på Lånestahed visar hur kolonisation successivt ianspråktagit ny mark genom landtillväxten utmed det betydelsefulla kommunikationsstråket som Trosaån utgjorde.

Under 1900-talet växte ett stationssamhälle fram samt ett villasamhälle med småindustrier. Järnvägsstationen blev en kunglig väntsal som lokaliserades för att serva Tullgarn. Under 1980-talet byggdes E4 ut till motorväg. I området är vägnätet anpassat efter terrängen och kantas ofta av runstenar.

Riksintresseområdet omfattar hela den bronsåldersmiljö som återfinns på höjderna norr vid Solberga gamla tomt. Vid Berga i söder omfattas det öppna landskapsrum som omger den välbevarade, ålderdomliga miljön. Vid Åda omfattar riksintresset den öppna åkermarken, idag delvis nyttjad som golfbana.

Byggnadstekniska förutsättningar

Geoteknik

Väg 218 går i största delen av sträckan inom Trosaåns dalgång. Jorden inom det markerade området utgörs mestadels av postglacial eller glacial lera med enstaka korta inslag av fastmark.

Under våren 2021 har geotekniska undersökningar genomförts inom utredningsområdet för att säkerställa byggbarheten av planförslaget. Se Plan- och miljöbeskrivning för utförligare beskrivning av geotekniska förhållanden och byggbarhet.

Ledningar

Området längs väg 218 har både korsande och längsgående ledningar inom det tänkta arbetsområdet med flera berörda ledningsägare.

Avvattning

Väg 218 avvattnas främst via öppna diken. Från vägens östra sida leds dagvattnet via vägtrummor till västra sidan av väg 218 för att sen mynna ut i Trosaån.

Vägen går i en dalgång som i sin nedersta del utgörs av Trosaån förutom norr om Åda där vägen går genom en bergskärning. Dalgången som väg 218 går igenom har små möjligheter till infiltration och därför avleds en stor del av dagvattnet ytligt i diken eller via kulverterade ledningar. Vid bergskärningen norr om Åda samt i anslutning till E4 är möjligheterna till infiltration bättre.

Känslighet och potential

Trafikanten kommer att färdas växelvis genom skogspartier med blandskog och småbrutet odlingslandskap som bjuder på utblickar över åkermarkerna. Stora kvalitéer finns i det levande jordbrukslandskapet som helhet, genom att det brukas och hålls öppet.

De visuella landskapliga värden samt natur- och kulturvärden som finns i området är väl värda att bevara.

Utblickarna är särskilt värdefulla i landskapet och viktiga att behålla. Utan dem skulle det över huvud taget inte vara möjligt att uppleva det kringliggande landskapet. Landskapsbilden och utblickarna längs väg 218 är karaktäristiska för regionen och vyer erbjuds över, det av naturen och av människans kulturella verksamheter så tydligt präglade landskapet i Trosaåns dalgång.

För trafikanternas orienterbarhet är landmärken betydelsefulla. De är viktiga för att bedöma avståndet.

Det öppna odlingslandskapet är känsligt för påverkan som en framtida utbyggnad innebär. Då utbyggnaden gäller relativt små ingrepp bedöms ändå påverkan på landskapsbilden generellt bli liten. Utbyggnaden av cirkulationsplatser och gång- och cykelanslutningar utmed väg 218 kommer inte att påverka landskapsbilden nämnvärt. Få uppstickande element tillförs i miljön förutom eventuella hållplatskurer samt vägskyltar.

Uppförande av viltstängsel, viltuthopp och övriga typer av viltpassager kommer att påverka landskapsbilden negativt kopplat till landskapsbild och riksintresset för kulturmiljö. Beroende på var och hur viltåtgärderna placeras kan konsekvenserna mildras något.

Skogsområdet är mindre känsliga för ingrepp. En eventuell faunabro placerad i skogen skulle innebära en liten påverkan på landskapsbilden.

Åkerholmar, alléer och de stora ekar som står intill vägen på flera ställen är väl värda att bevara och bör skyddas under byggtiden.

Gestaltningens mål

Trafikantperspektiv

Målen för vägens inre rum relateras till trafikantens perspektiv. I gestaltningen av det inre rummet eftersträvas en konsekvent och tydlig utformning som underlättar trafikantens orienterbarhet och samspelar med aspekter gällande trafiksäkerhet. Det inre rummet präglas bland annat av den utrustning som är nödvändig för den aktuella vägsträckan; räcken, belysning, stödmurar, skyltar, bullerskydd, konstbyggnader. Vägens inre rum kan också präglas av en medveten användning av vegetation för att inrama, skapa utblickar eller skärma av vägrummet mot omgivande landskap.

Åskådarperspektiv

Vägens yttre rum relateras till ett åskådarperspektiv. Det övergripande målet med utformningen av det yttre rummet är att anpassa ombyggnaden av vägen till värden och strukturer i det omgivande landskapet. Avsikten med gestaltningen är att skapa en så tilltalande miljö som möjligt för betraktaren vid sidan av vägen. För den aktuella sträckan är det framförallt boende samt kunder och besökare vid målpunkterna som kommer att påverkas av vägprojektet.

Övergripande gestaltningens mål

Den huvudsakliga målsättningen är att ombyggnaderna längs med väg 218 ska göra så gott eftermäle som möjligt i landskapet. Genom att eftersträva vägarkitektonisk enkelhet och en lågmäld gestaltning kan vägens påverkan på landskapet minimeras.

Utbyggnaden kring vägen ska längs hela sträckan ges en konsekvent och medveten gestaltning. En enhetlig utformning ger en lugn trafikantupplevelse och minimerar väganläggningens visuella påverkan på omgivningen.

Utformningen av vägutbyggnaden ska ge trafikanten möjlighet att även fortsättningsvis ta del av utblickar och landmärken. Längs sträckan finns ett flera platser och vyer som kan tillföra trafikanten en positiv upplevelse av landskapet.

Väg 218 och viltstängslets barriäreffekt kan inte undvikas men minimeras, såväl upplevelsemässigt som funktionellt. Planerade viltåtgärder utformas väl och anpassas till det kringliggande landskapet. Det är viktigt att viltstängsel, viltuthopp och faunabro placeras så att de får stöd i terrängen.

Målet med utformningen av det yttre rummet är att förankra byggnationerna i landskapet så att en tilltalande miljö skapas även för betraktaren vid sidan av vägen.

Ett övergripande mål är också att ge väganläggningarna en god gestaltning som skapar mervärde för de kringboende. Med mervärde avses här det värde som kan skapas utöver själva trafikantläggningen. För de företag som driver verksamhet kring vägen är en god tillgänglighet av stor vikt.

Övergripande gestaltningens mål

- I så liten utsträckning som möjligt addera onödiga element kring vägen.
- Väl utformade viltåtgärder som anpassas till det kringliggande landskapet.
- Genomtänkt placering av skyltar för att värna om utblickar i odlingslandskapet.
- Minimera barriäreffekten.

Den övergripande gestaltningsidén är att i så liten utsträckning som möjligt addera onödiga element (anläggningskompletteringar, exempelvis skyltar, stängsel, räcken och belysning) kring vägen. Att inte lägga till något som förfular och stör intrycket.

Utformningsförslag

Se projektets planbeskrivning för en ingående beskrivning av de planerade vägätgårdernas utformning utmed den aktuella sträckan av väg 218.

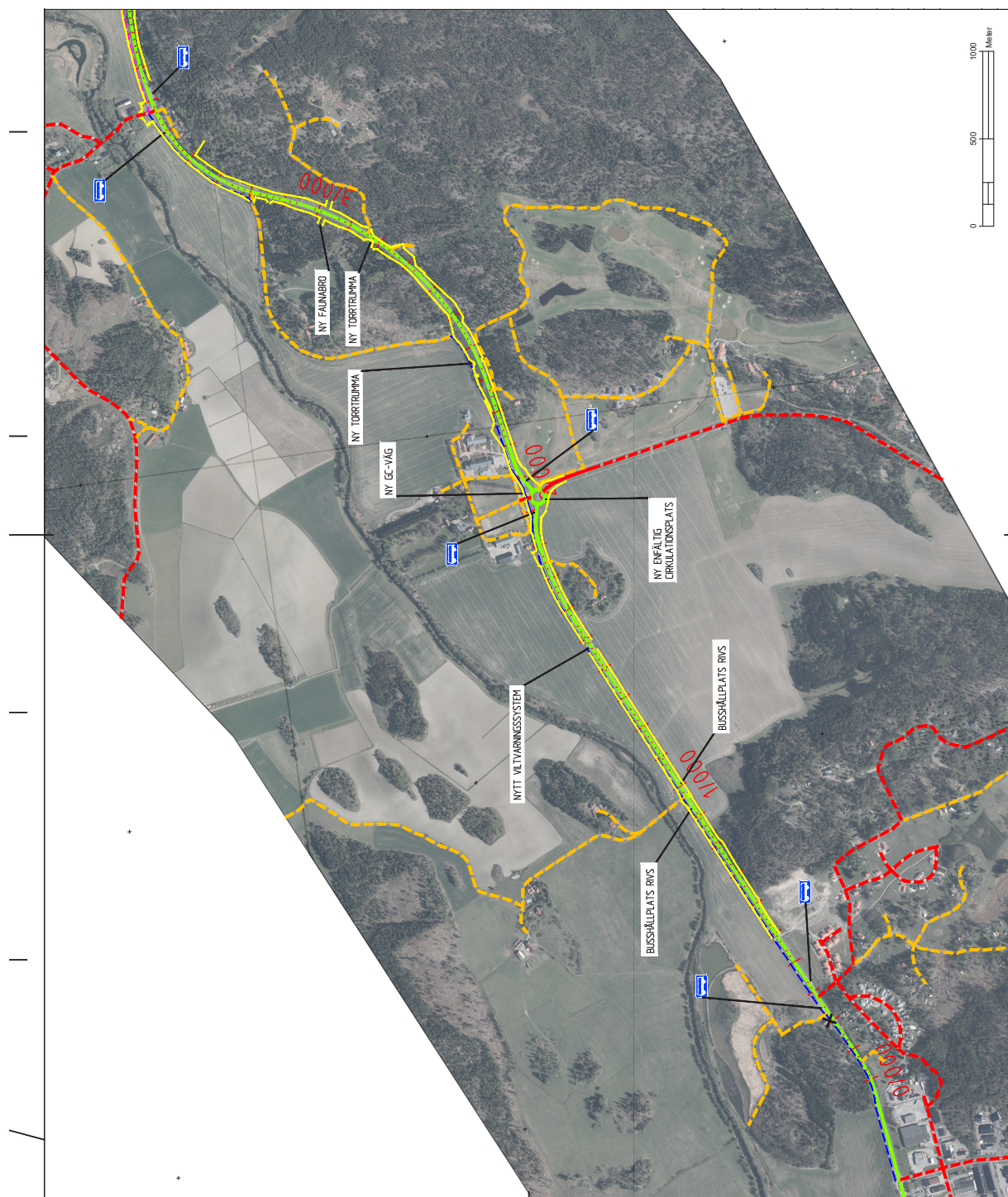














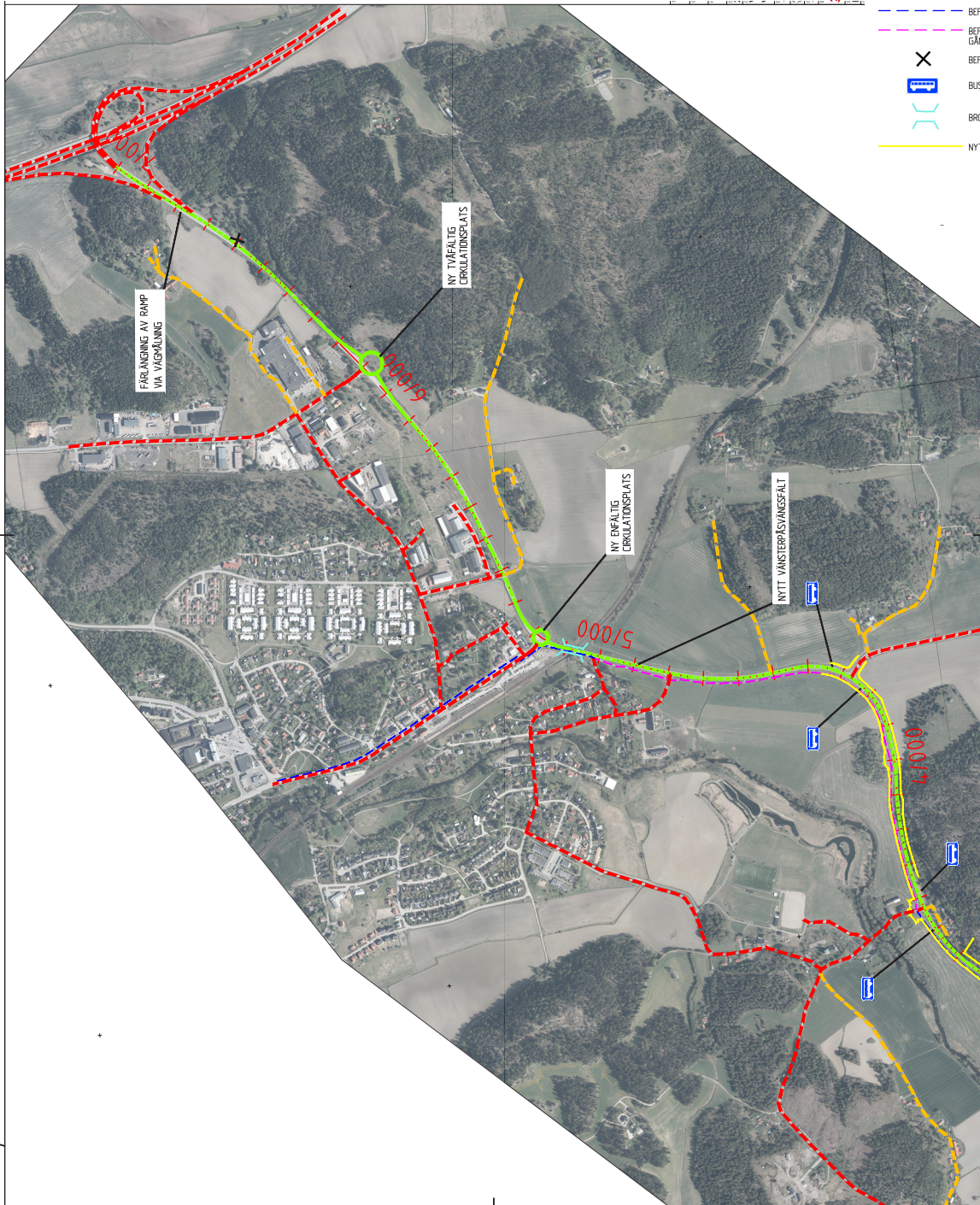


Bild 15. Översiktsplan med föreslagna åtgärder utmed sträckan.

TECKENFÖRKLARING

-  STAKAD LINJE
-  NY VÄG 218
-  BEFINTLIG VÄG 218
-  NY ALLMÄN VÄG
-  BEFINTLIG ALLMÄN VÄG
-  NY ENSKILD VÄG
-  BEFINTLIG ENSKILD VÄG
-  NY GÅNG- OCH CYKELVÄG
-  BEF GÅNG- OCH CYKELVÄG
-  BEF KOMMUNAL GÅNG- OCH CYKELVÄG
-  BEFINTLIG VÄGANSLUTNING STÄNGS
-  BUSSHÅLLPLATS
-  BRÖ
-  NYTT FALNASTÄNGSEL



Vägen

Söder om järnvägsbron planeras väg 218 breddas för västerpåsvängning och räcke.

Hållplatser

Busshållplatsen öster om väg 218 vid Augustendal planeras att tillgänglighetsanpassas.

Vid Åda gård kommer de båda busshållplatserna att tillgänglighetsanpassas. Detta gäller även hållplatserna vid Trosa landkyrka.

En ny busshållplats föreslås att anläggas på östra sidan om väg 218 i anslutning till korsningspunkten med väg 800.

Ombyggnationen kommer att innebära att hållplatserna förses med en upphöjd plattform för att underlätta på- och avstigningar. Vidare kommer plattformerna att förlängas och breddas. Hållplatserna förses med taktila plattor som bidrar till riktningssinformation för synnedsatta.

Gång- och cykelväg

En ny gång- och cykelväg anläggs med passage över väg 218 Augustendal.



Bild 16. Tillgänglighetsanpassad hållplats och ny gång- och cykelväg vid Augustendal.

En gångpassage föreslås placeras över väg 218 mellan hållplatslägena vid Trosa landskyrka.

En ny passage med en anslutningsväg för oskyddade trafikanter byggs på den västra sidan om väg 218 som ansluter till den befintliga gång- och cykelvägen.

De nya anslutningsvägarna placeras dikt an mot väg 218 så att inga obrukbara remsor bildas.

Bankar utformas i normalfallet med 1:4 lutning. Där vägen passerar genom skogspartiet på befintlig hög bank ska vägområdet minimeras och vägbankarna utformas med branta lutningar för att minska släntutfallet.

Skärningar utformas så låga som möjligt och utformas med en minimum lutning på 1:2.

Slänkrönet bör om möjligt anpassas till naturliga terrängformer för att skapa en harmonisk övergång mellan påverkad och icke påverkad mark. Övergången utformas med stor radie.

Cirkulationsplatser

Vid Åda gård föreslås en ny enfältig cirkulationsplats.

Norr om järnvägsbron, vid Stationsvägen i Vagnhärad, föreslås en ny enfältig cirkulationsplats. Cirkulationsplatsen utgör infart till samhället. Här finns möjlighet för kommunen i samråd med Trafikverket, att nyttja rondellen eller delar sidoområdet för att skapa en välkomnande entré.

Vid korsningspunkten mellan väg 218 och väg 838 (Kalkbruksvägen), föreslås en ny tvåfältig cirkulationsplats. Cirkulationsplatsen kommer att utformas som en trebent cirkulation.

Utformning av nya cirkulationsplatser görs med omsorg för att minimera påverkan på det intilliggande odlingslandskap. Dragning av nya parallellvägar utförs så att obrukbara remsor som "blir över" inte uppstår.

Ytor i rondellmitt och refuger vid cirkulationsplatserna som alla ligger i odlingslandskap utformas med naturlika och lättskötta vegetationsytor. Växtmaterialet anpassas till platsen och det intilliggande landskapets karaktär samt markens beskaffenhet. Ytor etableras med extensivt gräs med övervägande magra avbaningsmassor eller med ängsfrö.

Befintlig uppväxt vegetation i ytor gallras och bevaras om möjligt. Detta kan främst bli aktuellt vid Kalkbruksvägen.

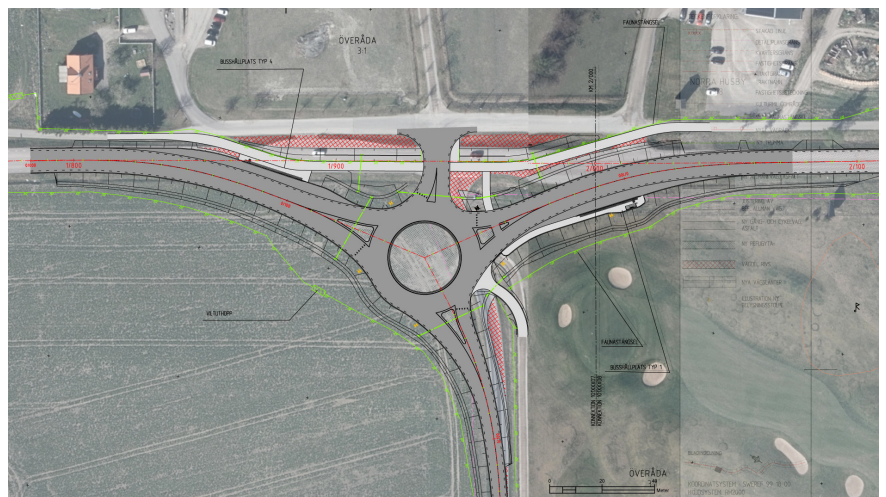


Bild 17. Cirkulationsplats vid Åda gård.

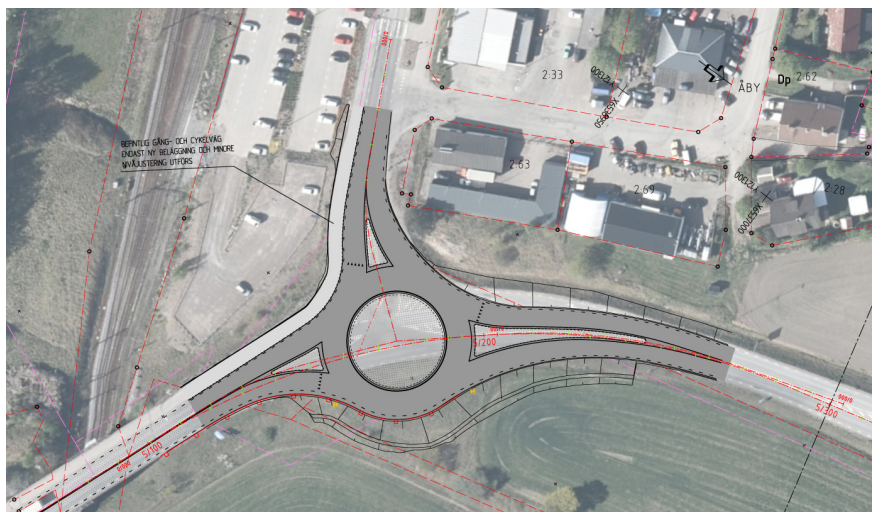


Bild 18. Cirkulationsplats vid Stationsvägen i Vagnhärad.

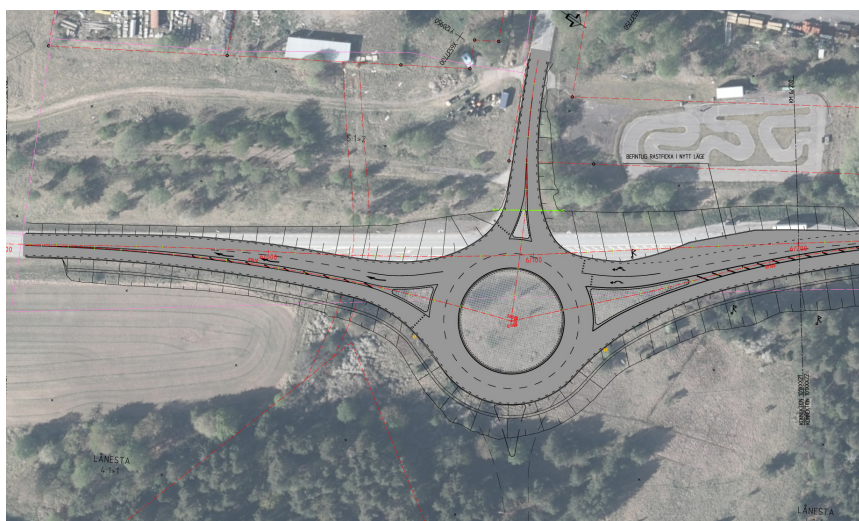


Bild 19. Cirkulationsplats vid Kalkbruksvägen.

Viltätgärder

Viltstängsel

Den aktuella sträckan föreslås förses med viltstängsel från sträckans start vid Augustendal i Trosa fram till den planerade cirkulationen i korsningen med väg 800. Den totala längden av det föreslagna viltstängslet uppgår till ca 4 km.

Vid anslutningspunkter till väg 218 föreslås lösningar i form av strutar, grindar och färister för att förhindra djur att ta sig ut på vägbanan. Färister eller grind förordas där så är lämpligt, d v s färister vid vägar utan tung trafik och vägar som inte används av ryttare till häst respektive grind vid anslutande vägar med få fordonspassager, då dessa alternativ har visat sig medföra färre vilt på vägen och därför färre olyckor i jämförelse med strutar. I de fall strutar används dras dessa ut ca 30 meter.

Viltstängsel anpassas till terrängen för att orsaka så liten visuell störning som möjligt. Det placeras så att det följer marknivån och inte vägområdet

linje i plan. En jämn linjeföring ska eftersträvas både horisontellt och vertikalt. Skarpa och knyckiga rörelser bör undvikas eftersom de bryter mot vägens svepande linjer och skapar ett oroligt intryck. Stängslet måste inte alltid stämma överens fullt ut med slänten och vägområdet utan kan få en egen sträckning inom vägområdet.

Viltstängslet bör sättas på stålstolpar för att synas så lite som möjligt i det öppna jordbrukslandskapet.

I bygghandlingen ska viltstängslets placering redovisas. Särskild omsorg ska ägnas åt placeringen så att det följer terrängen och inte vägområdeslinjen i plan.

Viltuthopp

Om djur på grund av öppningar i stängslet tar sig ut på vägen behövs viltuthopp. För djur som tagit sig in på fel sida om stängslet föreslås anläggande av viltuthopp på lämpliga platser.

Den södra delen av väg 218, mellan Trosa tätort och Åda gård löper väge nivå med kringliggande mark. Låga vägslänter gör att det saknas höjdskillnader att utnyttja för att uppnå erforderlig nivåskillnad. Kraven i enlighet med VGU är viltuthopp med en höjd på 1,6 m. Viltuthopp föreslås anläggas där de får stöd i terrängen samt uppväxt vegetation.

Passage i plan med VMS-skylt

För att minska barriäreffekter för viltet föreslås även passage i plan på en plats söder om Åda gård, där sikten är mycket god. Det är en sträcka där vilt varit inblandade i hög andel olyckor. Det bedöms möjligt att ha en 30 meter bred öppning i stängslet med en passage i plan som är försedd med detektionsyta för passerande djur med värmekameror och/eller annan lämplig teknik som övervakar faunapassagens båda mynningar och dess omedelbara närområde. Denna lösning skulle ge bilisterna möjlighet att sakta in i tid.

Faunabro

För att möta behovet av passager för älg och andra klövdjur samt även mindre däggdjur föreslås en faunabro vid älgars och övrigt klövvilts naturliga vandringsstråk i skogsområdet norr om Åda gård. Längs den delen av sträckan där bron föreslås är andelen viltolyckor mycket hög. Längden föreslås till ca 30 meter, så att bron genom avskärmningar kan sluta an mot omgivande natur för att djuren ska kunna passera på den utan att uppleva kontakt med trafiken. Den fria bredden 20 meter föreslås för att kunna säkerställa att djuren kan passera utan att störas av trafik.

Gestaltningmål för utformning av bron är att ge ett luftigt intryck som ger trafikanterna på väg 218 goda möjligheter att överblicka vägen och landskapet även på andra sidan bron. Ett viktigt mål för utformningen är att bron ska ge ett diskret men samtidigt enkelt och sparsmakat intryck.

Bron planteras med naturlig vegetation och förses med stockar och stenar som leder viltet över passagen. Föreslaget växtmaterial ska vara anpassat till det omgivande landskapets naturtyp.



Bild 20. Faunabron planteras med naturlig vegetationsom leder viltet.

Bron föreslås utformas som en balkbro av betong. Brobalken utformas svagt välvd för att uppfattas spänstig och ansluta naturligt till den högre terrängen på väg 218 östra sida. För att avskärma buller och ljus från trafiken på väg 218 förses bron med 2,2 meter höga skärmar av trä. Skärmarna kopplas samman med det anslutande viltstängslet. Skärmarna ytbehandlas med sioox (eller motsvarande kisel-kaliumbehandling) för naturligt träskydd. Trät får gråna naturligt för att smälta in i omgivade skogslandskapet.

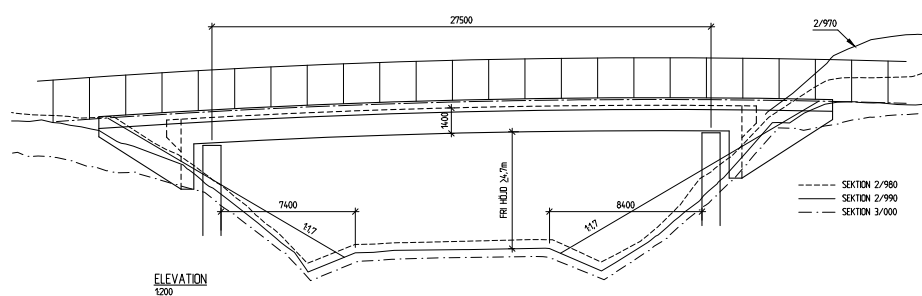


Bild 21. Viltbron föreslås utföras som en balkbro av betong.

Se PM Byggnadsverk för utredning av föreslagen brotyp.

Vegetation

Slänter

Stor omsorg läggs vid att anpassa och på ett naturligt sätt integrera nya slänter till omgivningen. De nya gång- och cykelanslutningarna och cirkulationsplatserna bör förankras i landskapet genom att sidoområden utformas med goda topografiska anslutningar. Snabb etablering av växtlighet på de nyanlagda slänterna bidrar också till att utbyggnaden integreras med omgivningen.

Etablering av slänter görs i första hand med tillvaratagna avbaningsmassor från platsen. På sidoområden i skogsmark används skogsjord och vid odlingsmark används åkerjord.

Befintlig vegetation

Befintlig vegetation ska bevaras och behandlas med stor hänsyn till dess funktion och värde. Där vägen passerar Åda gård är det viktigt att den befintliga alléen bevaras och skyddas under byggtiden. Även åkerholmar med stora uppväxta ekar bevaras och skyddas.

Befintliga trädrader av björkar står nära vägen på den västra sidan vid den höga banken vid Åda gård.

Det är viktigt att de nya bryn som uppstår behandlas på ett genomtänkt sätt. Rövning och gallring ska utföras i syfte att återskapa samma typ som befintligt bryn.

Ängsvegetation

I cirkulationsmitt föreslås ängsvegetation som skapas med hjälp av avbaningsmassor samt sådd av ängsfrön. Föreslaget växtmaterial ska vara anpassat till det omgivande landskapets naturtyp.



Bild 22. Ängsvegetation föreslås i cirkulationsmitt.

Bullerskydd

Det blir inte aktuellt med några bullerskyddsåtgärder i projektet.

Utrustning

Utbyggnaden av väg 218 och kringliggande ytor gestaltas med ett medvetet val av ingående material för att skapa ett harmoniskt och enhetligt trafikrum. Vid val av material och ytskikt ska miljömässiga alternativ väljas i första hand och ett långsiktigt skötselperspektiv beaktas.

Det kan vara mindre skillnader i uttryck men det är gynnsamt för helheten om de kommer från samma produktfamilj med liknande formspråk och i liknande material. Allt för att inte skapa en för splittrad miljö. Utrustning och anläggningskompletteringar, exempelvis skyltar och räcken ska ges en konsekvent och medveten gestaltning gällande val av material och utformning. Utrustning väljs utifrån ambitionen att skapa en vägsträcka som upplevs vara väl omhändertagen. Avsikten är att bidra till en lugn trafikantupplevelse.

Räcken

För att minska barriärverkan gäller generellt att begränsa användningen av sidoräcken och istället göra flacka slänter och genomföra sidoåtgärder. Värdet av att bevara enskilt objekt bör noga vägas mot konsekvensen av att t.ex. sätta upp ett räcke som skydd för det aktuella objektet.

Bro- och sidoräcken utförs som galvaniserade rörräcken för att harmoniera med övrig utrustning.

Skyltning

Trafikskyltning styrs av lagstiftning och kan inte påverkas mer än i relativt liten omfattning när det gäller placering, omfattning och utformning. I nästa skede ska en avstämning dock ske mellan projektets skyltansvariga och projektets gestaltungsansvariga.

Antalet skyltar och skyltstorlekar minimeras.

Placering av skyltar ska utföras med stor omsorg utifrån platsens förutsättningar och får inte förta upplevelsen av landskapet. Vegetation och bebyggelse bör användas för att ge vägmärket visuellt stöd. Skyltar placeras på ett sådant sätt att de inte skymmer utblickar från väg eller på annat sätt innebär störningar i omgivningen.

Det är viktigt att komma ihåg att baksidan av skyltar har lika stor yta som framsidan.

Stativ för stolpar för skyltar ska samordnas med övrig utrustning avseende form, färg, skala, material och så vidare. Formspråket ska vara rakt, enkelt och rent.

Belysning

Övergripande mål med belysningen är att ge en god visuell ledning och överblickbarhet liksom trygghet och estetiska värden för alla trafikslag.

Den befintliga belysningen kommer i den mån det går att behållas eller förflyttas. Vid anläggning av de nya cirkulationsplatserna samt tillgänglighetsanpassning av busshållplatser kommer ny vägbelysning att föreses.

Ny belysning anpassas till befintlig belysningsarmaturer.

Drift och underhåll

I det fortsatta gestaltningsarbetet ska ett långsiktigt och hållbart perspektiv även beaktas för att säkerställa framtida kvaliteter. Framtida drift- och underhållsmöjligheter och ekonomi är viktiga förutsättningar för projekteringen. I det vidare arbetet med projektet är det även viktigt att klargöra gränsdragningen gällande skötsel mellan Trafikverket och Trosa kommun.

Ur gestaltningshänsyn är dålig skötsel av anläggningen en stor risk för slutresultatet. Det spelar ingen roll hur stora intentioner gällande gestaltning som bestäms under projekteringen om den färdiga anläggningen inte sköts och förvaltas på lämpligt sätt.

Säkerhetsaspekten är viktig att ha i åtanke vid utformning av sidoområden, refuger och cirkulationsplatser så att framtida skötselåtgärder kan utföras på ett säkert sätt.

Färister kräver underhåll för upprätthållen funktion, särskilt vintertid, för att inte sättas igen av snö och is. Även övriga typer av faunapassager bör underhållas på rätt sätt för att olyckor inte ska uppstå.

Rekommendationer inför fortsatt arbete

De intensioner som beskrivs i detta gestaltungsprogram ska föras vidare till nästa fas av projekteringen. De tankar och idéer som genomsyrt vägplaneprocessen ska även arbetas in i bygghandlingen. För att gestaltningen i ett projekt ska följa med ända in i byggskedet är det viktigt att de mjuka parametrar som beskrivs i så stor utsträckning som möjligt skrivs in i de tekniska beskrivningar som upprättas. Stor vikt ska läggas vid att beskriva de mjuka värdena och göra dem kalkylerbara så att de följer med hela vägen till färdig anläggning.

Särskilt viktiga punkter att ta med och utreda vidare i nästa skede är:

- Faunabronns utformning kravställs i teknisk beskrivning i förfrågan för totalentreprenad.
- Viltstängsel placering utförs med omsorg för att minimera påverkan på landskapet.
- Cirkulationsplatsernas utformning, främst den som placeras vid Stationsvägen i Vagnhärad. Den cirkulationsplatsen utgör en entré till samhällets centrum.
- En avstämning ska ske mellan projektets skyltansvariga och projektets gestaltungsansvariga för att optimera placering och minimera antalet skyltar.

Källor

Trafikverket (2014). Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar - En handledning. Trafikverket. Publikation 2016:033.

Trafikverket (2014). Handbok för gestaltningsarbete och gestaltningsprogram i infrastrukturprojekt. Trafikverket 2014-10-17

Kartmaterial Lantmäteriet.se

Foton Loxia Group AB

