

Landskapsanalys och gestaltungsprogram i vägplan

Gång- och cykelport Kulla vägskäl samt gång- och cykelväg Svinningevägen Samrådshandling

Österåker kommun, Stockholms län

Ärendenr: TRV 2015/17200

2018-05-30



Trafikverket

Postadress: Solna Strandväg 98, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gång- och cykelport Kulla vägskaöl samt gång- och cykelväg Svinningevägen

Författare: Selma Broström, Johanna Eriksson, Maria Hennius

Dokumentdatum: 2018-05-30

Ärendenummer: TRV 2015/17200

Kontaktperson: Linnea Ljung, Trafikverket

Foto: Sweco om inte annat anges

Illustration: Sweco om inte annat anges

Innehåll

1	Bakgrund.....	4
1.1	Projektmål.....	4
2	Landskapsanalys.....	5
2.1	Förutsättningar	5
2.2	Landskapstyper och karaktärsområden	8
2.3	Slutsatser.....	9
3	Gestaltning.....	10
3.1	Vägens inre och yttre rum	10
3.2	Generella gestaltungsprinciper.....	10
3.3	Platsspecifik gestaltning - Kulla vägsäl	13
4	Fortsatt arbete	15
5	Källor	15

1 Bakgrund

Längs Svinningevägen (väg 1004) från Kulla vägskäl, vid korsningen Vaxholmsvägen (väg 274), och cirka 2,5 km österut mot Åkersberga avser Trafikverket att anlägga en gång- och cykelväg, separerad från bilvägen.

Vid Kulla vägskäl ska en ny gång- och cykelport anläggas i anslutning till pend-larparkeringen. Porten ska möjliggöra för människor att passera korsningen vid Vaxholmsvägen till och från busshållplatserna på ett säkert sätt.

Svinningevägen och Kulla vägskäl ligger i Österåkers kommun, Stockholms län, drygt 1 mil sydväst från Åkersberga.

I tidigare skede, med hänsyn till Österåkers kommuns önskemål, har beslut fat-tats att gång- och cykelvägen ska följa den norra kanten av Svinningevägen. Den ansluter sedan till gång- och cykelvägen som har byggts av Österåker kommun enligt upprättad detaljplan.

1.1 Projekt mål

Syftet med projektet är:

- Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vid Kulla vägskäl.
- Bättre tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter mellan Svinninge och Kulla vägskäl.

Syftet uppnås genom att ta fram en vägplan som möjliggör anläggning av en säker passage under Vaxholmsvägen samt en gång- och cykelväg längs Svinningevägen. En sådan utveckling skapar förbättrade möjligheter för kombinations-resandet och resenärer i kollektivtrafiken.



Kartan visar den delen av Svinningevägen utvecklas med en ny gång- och cykelväg samt Kulla vägskäl som utvecklas med en gång- och cykelport. © Lantmäteriet, geodatasamverkan.

2 Landskapsanalys

En landskapsanalys har genomförts i syfte att beskriva förutsättningarna i landskapet ur ett helhetsperspektiv. Landskapsanalysen bidrar till att skapa förståelse för landskapet vi färdas genom. Den ligger till grund för de åtgärder som föreslås för utformningen av gång- och cykelvägen längs Svinningevägen (väg 1004) samt gång- och cykelporten vid Kulla vägsäl.

Landskapsanalysen utgår från Trafikverkets handbok för landskapsanalys och baseras på LCA-metoden, Landscape Character Assessment. Metoden används för att analysera och beskriva helheten i landskapet. I LCA-metoden delas landskapet in i karaktärsområden och varje område beskrivs med fokus på vad som är särpräglade för just det området. I landskapsanalysen vägs natur-, kultur- och landskapsmässiga värden samman för att skapa ett helhetsövergripande perspektiv.

2.1 Förutsättningar

Naturgeografiskt tillhör utredningsområdet sörmländskt sprickdalslandskap. Längs den aktuella sträckan för gång- och cykelvägen intill Svinningevägen passeras två landskapstyper: kuperad skogsmark och öppen jordbruksmark. Kulla vägsäl befinner sig i landskapstypen mosaiklandskap. Den kuperade skogsmarken präglas av tallar i de högre partierna och av gran- och lövträd i de lägre partierna. Den öppna jordbruksmarken, som angränsar till skogsmarken, används både till jordbruk och bete.

Hastighetsbegränsningen på Vaxholmsvägen (väg 274) är idag 90 km/h före och efter korsningen med Svinningevägen. Vid korsningen är hastigheten 60 km/h. Längs Svinningevägen råder 60 km/h. I dagsläget saknas gång- och cykelvägar både längs Vaxholmsvägen och den västra delen av Svinningevägen.

Öster om korsningen mellan Vaxholmsvägen och Svinningevägen (Kulla vägsäl) ligger i dagsläget en infartsparkering och en slinga där bussar kan vända. Busslinjer med målpunkt Vaxholm och Stockholm C trafikerar Vaxholmsvägen. Svinningevägen trafikerar av busslinjer via Svinninge mot Åkersberga C.

Landskapsbild: växtlighet, topografi och struktur

I den kuperade skogsmarken domineras växtligheten i de högre, bergiga partierna till stor del av tall. Jordtäcket är tunt och på flera ställen finns berg i dagen. I ett par passager ligger marken lågt och är fuktigare. Där växer istället bland annat björk och salix och markvegetationen är tätare.

Det öppna landskapet är flack jordbruks- och betesmark med långa siktlinjer i nord-sydlig riktning. Vattendraget Ubbybäcken, som kantas av buskar och mindre träd, skär genom det öppna landskapet. Det öppna landskapet bjuder på långa siktlinjer men är också mer monotont.

Kulla vägsäl ligger på en skogsklädd höjdrygg medan omgivande landskap är flackare jordbruksmark. Korsningen är omgiven av blandskog och siktlinjerna ut i landskapet är begränsade.

Naturmiljö

Längs med Svinningevägen har flera naturvärdesobjekt påträffats. Den åkermark som ligger i anslutning till Svinningevägen klassas som 3 eller 4 på en 5-gradig skala. Åkermarker som har klass 4 har 10 % högre skördar än medel i länet. Klass 3 utgör medel i länet.

Söder om Svinningevägens västra del ligger Ubby ekhage. Det är ett ca 2,4 hektar stort Natura 2000-område tillika nyckelbiotopsområde. Området utgörs av betesmark med rikligt med grova träd, bland annat spärrgreniga ekar. Området benämns som skyddsvärd trädmiljö.

Närområdet utgörs av öppen blandskog och hagmark med jordbruksmark i närheten. Omväxlingen av olika landskapstyper och småskalighet skapar förutsättningar för goda spridningssamband och biologisk mångfald. Öster om korsningen vid Kulla vägskäl finns en naturbetesmark som tidigare hade höga naturvärden av regionalt intresse. Värdet i den kvarstående naturbetesmarken har minskat sen 2010 genom minskad betning som lett till igenväxning. Den östra delen av området intill Kulla vägskäl har utpekats i tidigare utredningar som igenväxande betesmark med gravfält från järnåldern. Se Planbeskrivning kap. 2.5.6 för mer information.

Kulturmiljö

Trakten är rik på fornlämningar och i området och dess omgivning finns kända lämningar, främst i anslutning till Kulla vägskäl. Stor anpassning har gjorts av gång- och cykelvägen för att i största möjliga mån undvika påverkan på fornlämningar.

Vid Kulla vägskäl finns en övertorvad stensättning, klassad som fornlämning, cirka 70 meter öster om föreslagen plats för åtgärden. I övrigt är området i stort rikt på fornlämningar.

Två stycken arkeologiska undersökningar har genomförts och visar att det finns risk att gång- och cykelvägen medför intrång i en grav (del av ett gravfält) och ett stenröse. Gravfältet är redan skadat av befintlig väg och den påverkade graven har tagits bort inför tidigare vägbreddning. Länsstyrelsen i Stockholms län bedömer inte att gravfältet utgör ett hinder för den planerade gång- och cykelvägen under förutsättning att den del av gravfältet som berörs först undersöks och dokumenteras arkeologiskt.

Rekreation och friluftsliv

En vandringsled (Blå leden) passerar över Vaxholmsvägen vid Kulla vägskäl. Blå leden är en vandringsled som är enligt Österåkers kommun relativt lätt att följa, lätt att nå med kommunikationer och sträcker sig 35 kilometer genom kommunens rika kulturlandskap. Leden sträcker sig söderut ner till Bogesunds riksintresseområde för friluftsliv.

I övrigt består rekreationsmöjligheterna i närheten av utredningsområdet främst av naturområden med skogskaraktär och öppen jordbruksmark.

Riksintressen

Vaxholmsvägen avgränsar riksintresseområde för kulturmiljö, K61 Rydboholm som sträcker sig söder om Vaxholmsvägen.

Målpunkter

Målpunkter i anslutning till utredningsområdet är främst bostäder och infartsparkering vid Kulla vägskäl för byte till och från kollektivtrafik. Vid Kulla vägskäl korsar även en vandringsled, "Blå leden", över Vaxholmsvägen i nära anslutning till denna plan.

Gång- och cykelvägen längs Svinningevägen är placerad på norra sidan av vägen eftersom fler målpunkter finns på den sidan. Längs Svinningevägen finns fyra busshållplatser, enstaka bostadshus och gårdar.

2.2 Landskapstyper och karaktärsområden

En landskapstyp är en benämning på ett område med en viss generell uppbyggnad. Då den är generell kan den förekomma på flera platser. Ett karaktärsområde är en unik del av landskapet, kopplat till en geografisk plats. Det namnges ofta med ett platsanknutet namn och kan bara förekomma just där.

Kulla vägsäl ligger i ett mosaiklandskap medan Svinningevägen (väg 1004) på den aktuella sträckan passerar genom två landskapstyper: kuperat skogslandskap och öppet, flackt jordbrukslandskap. Det öppna landskapet är flackt och nyttjas både till bete och odling. Ett vattendrag som kantas av buskar och mindre träd skär genom det öppna landskapet. Skogen domineras till stor del av tall, jordtäcket är tunt och på flera ställen finns berg i dagen. I ett par passager ligger marken lågt och är fuktigare. Där domineras växtligheten av björk med inslag av salix och markvegetationen är tätare än i de högre, bergiga partierna.

Karaktärsområden:

1. Mosaiklandskap vid Kulla vägsäl

Varierad topografi, kala hållar med tall och låglänta områden med fuktig mark. Området präglas av Vaxholmsvägen (väg 274) och den pendlarparkering som ligger i korsningen mellan Vaxholmsvägen och Svinningevägen.

2. Jordbrukslandskap vid Svinningevägen

Öppet och storskaligt landskap. Marken nyttjas genom odling och bete. Rummet avgränsas tydligt av skogen. Långa utblickar mot norr och söder.

3. Skogslandskap vid Svinninge

Karaktären ingår i ett större sammanhängande område och präglas av skogsbeklädda höjdryggar. Generellt sluten landskapstyp. Domineras av hållar med tallskog.

4. Bostadsområde vid Svinninge

Bebyggelse i ett halvöppet landskap, med skog och öppna ytor. Varierad bebyggelsen med äldre småhus/sommarhus och nybyggda villor. Bebyggelsen är integrerad i landskapet.



Kartan visar indelning av landskapstyper och karaktärsområden vid Kulla vägsäl och längs med Svinningevägen. © Lantmäteriet, geodatasamverkan.

2.3 Slutsatser

Generellt är ett öppet landskap mer känsligt för vägdragningar i och med att landskapet påverkas visuellt i ett större område. Men även små, öppna ytor påverkas av vägbredd, bankar och skärningar. Skogslandskapet är tåligare eftersom det generellt är slutet till sin karaktär och påverkan blir därmed mer lokal och inte lika framträdande.

Områden som redan är påverkade av infrastruktur och verksamheter är generellt mindre känsliga än opåverkade områden medan kuperade områden är generellt mer känsliga då vägdragningen blir mer framträdande med skärningar och bankar. En väg som följer en naturlig riktning i landskapet upplevs inte lika påtaglig som om den korsar landskapet och då riskerar bli en barriär.

Gång- och cykelvägen sträcker sig längs med befintlig bilväg och igenom landskapstyper som bedöms vara tåligare för ingrepp. Med rätt hantering av slänter, bankar och bergsskärningar bedöms gång- och cykelvägens påverkan på landskapet vara liten.

Mosaiklandskapet kring gång- och cykelporten är känsligt för stora ingrepp. Rätt detaljeringsgrad vid utformning av gång- och cykelporten påverkar hur stort ingreppet i mosaiklandskapet upplevs vara.

Gång- och cykelporten är belägen i en landskapstyp som bedöms vara känslig för stora ingrepp och därmed blir påverkan något större. Påverkan av ingreppet kan mildras genom att slänterna sås in med gräs samt att området hålls välskött och att igenväxning förhindras.

3 Gestaltning

De viktigaste gestaltungsavsikterna att ta till hänsyn i projektet är att skapa en överblickbar vägmiljö anpassad till landskapets förutsättningar.

3.1 Vägens inre och yttre rum

Det finns två viktiga övergripande perspektiv som gestaltningen ska relatera och ta hänsyn till: trafikantupplevelsen och åskådarperspektivet.

Vägen och omgivningen upplevs även av den som vistas i området, åskådaren. Åskådaren kan stanna upp och uppleva detaljer med alla sinnen. Både för trafikanten och åskådare är det viktigt att kunna överblicka trafiksituationen för att känna sig trygg och bekväm.

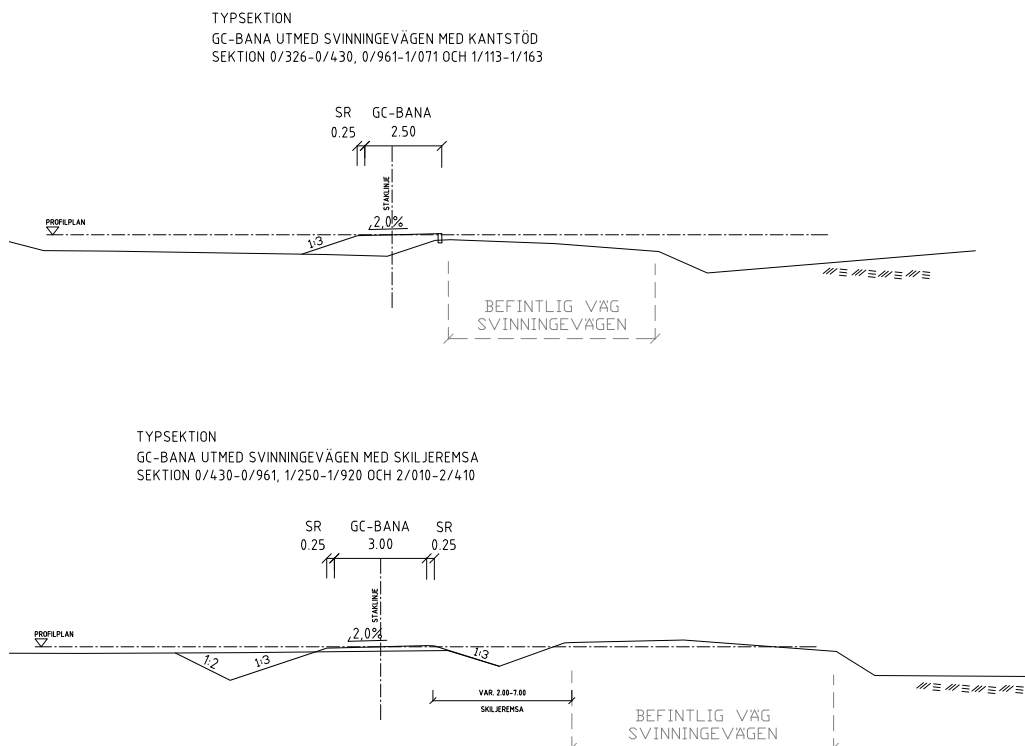
3.2 Generella gestaltungsprinciper

Gång- och cykelvägens geometri och placering

Den nya gång- och cykelvägen kommer att följa den befintliga Svinningevägen (väg 1004) på den norra sidan. Vid Kulla vägskal korsar gång- och cykelvägen bilvägen och följer den östra kanten av pendlarparkeringen och passerar Vaxholmsvägen (väg 274) i en förelagen port söder om pendlarparkeringen.

Genom det öppna jordbrukslandskapet ligger vägen väl anpassad till topografin på en låg bank. Genom skogen varierar vägen mer och bergskärningar förekommer.

På största del av sträckan kommer gång- och cykelvägen att skiljas från bilvägen med ett gräsklätt dike. Där gång- och cykelvägen ligger precis intill bilvägen kommer ett kantstöd att skilja dessa åt.



De huvudsakliga typsektionerna som visar hur gång- och cykelvägen skiljs från bilvägen.

Släntutformning

Innerslänter utformas generellt med lutning 1:3 och yterslänter 1:2. Slänkfot/-krön anpassas till befintliga terrängformer.

Slänter ska behandlas så att gränsen till omgivande mark så snart som möjligt suddas ut. Utformning med rundad slänkfot/släntkrön kan vara ett sätt. För att anpassa vägen i skogslandskapet ska slänter och mittremsa täckas med avbaningsmassor från platsen för att snabbt få en återetablering av den markflora som förekommer naturligt.

I det öppna odlingslandskapet täcks slänterna och mittremsa med mager växtjord. Ytorna besås med ängsfröblandning med fröer från gräs och örter som är naturligt förekommande. För att bibehålla artrikedomen sköts ytorna genom slåtter där slaget växtmaterial avlägsnas efter 1-2 veckor.

Avbaningsmassor från områden med växtlighet med invasiva arter t.ex. lupin får inte påföras.

Inga slänter med öppet krossmaterial får förekomma.

Tillfällig nyttjanderätt

Ytor som används för upplag och tillfälliga vägar ska återställas till befintlig mark. Vid återställningen får inga öppna krossytor lämnas.

Avbaningsmassor

Avbaningsmassor får läggas upp i högar med maxhöjd 2,5 m och med en bredd om 6 m i väntan på utläggning. Tjockleken på påförda massor ska vara minst 20 cm. För att säkra utrymmen för upplag av avbaningsmassor kan ett tillvägagångssätt vara att lägga ut områden för tillfällig nyttjanderätt.

Upplag för avbaningsmassor får inte placeras på ytor klassade som naturvärdesobjekt.

Busshållplatser

Både nya och befintliga busshållplatser ska tillgänglighetsanpassas och anslutas mot nya gång- och cykelvägen.

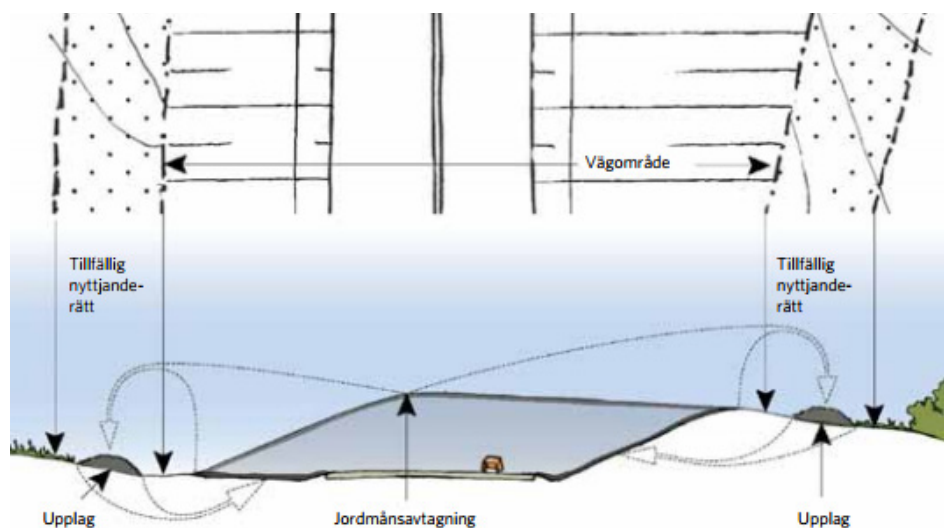


Bild från "Växtlighet i vägmiljö" från 2011 som illustrerar upplag av avbaningsmassor i områden för tillfällig nyttjanderätt.

Bergskärningar

Längre bergskärningar kommer att behövas mellan sektion 2/350-2/520 samt mellan 1/200-1/260. För att undvika vägräcken och skapa en mjuk övergång mellan väg och berg är en generell princip att bergsskärningen placeras utanför säkerhetszon och en grön yta skapas mellan vägen och berget. Nära skärningarnas krön ska naturlig vegetation sparas för bättre landskapsanpassning. Vid eventuell skärningsfot utformas en hylla för uppsamling av fallande stenar. Det minskar behovet av räcke eller risken för att skärningen behöver kläs med nät.

Branta bergskärningar eftersträvas, lutning 5:1-3:1, för att minimera intrånget. Målet är en naturligt utformad bergsskärning baserad på bergets sprickor där släntfotens avstånd till vägen varierar. En aktiv design i byggskedet när bergets karaktär är känd är nödvändig. Det bör utföras med personal med rätt kompetens vad det gäller berg och gestaltning.

Vegetationshantering

Befintlig vegetation sparas i så stor utsträckning som möjligt.

Som kompensation för intrång i naturvärdesobjekt föreslås inplantering av inhemska blommande/bärande träd och buskar. De bör ha en solig placering gärna i brynzoner i områdets östra del. I väster, där gång- och cykelvägen passerar pendlarparkeringen, kan planteringar lätta upp de hårdgjorda ytorna. Här passar det bättre med uppstammade träd än buskar som riskerar skymma sikten.

Planteringar får inte ske vid utblickar, i det öppna odlingslandskapet eller för tätt emot gång- och cykelvägen som då kan upplevas otrygg. Plantering ska inte ske på ytor klassade som naturvärdesobjekt.

Trummor, brunnar och diken

Trummor ska utformas med mynningen snedskuren till samma lutning som slänten alternativt förses med trumöga för bästa landskapsanpassning. Trummor ska ha en nedtonad kulör som svart eller grå.

Brunnar placeras med brunnslock i nivå med omkringliggande mark. För omhändertagande av vägdagvatten föreslås avrinning till öppna otäta vägdiken.

Belysning

Hela gång- och cykelvägen kommer att belysas. För att belysningen ska ge ett diskret intryck bör ljuskällan avskärmas. Belysningsstolparna placeras på utsida gång- och cykelväg som en inramning av väg och gång- och cykelväg. Belysning i gång- och cykelporten hanteras under platsspecifika åtgärder.

Övrig vägutrustning

Mängden utrustning bör minimeras och inte ta mer visuellt utrymme än nödvändigt.

Där det är nödvändigt att använda sidoräcken föreslås rörräcken. De är genomskiktliga men ändå trafiksäkra. De fungerar även ur ett åskådarperspektiv. Samma räckestyp ska användas längs hela vägsträckan. Räcken vid gång- och cykelporten anpassas till de befintliga som går längs Vaxholmsvägen. W-räcken längs bilvägen behålls och kompletteras med broräcke.

Eventuella fallskyddsräcken vid bergsskärning ska placeras minst 1m in från skärningens krön för att vara mindre iögonfallande.

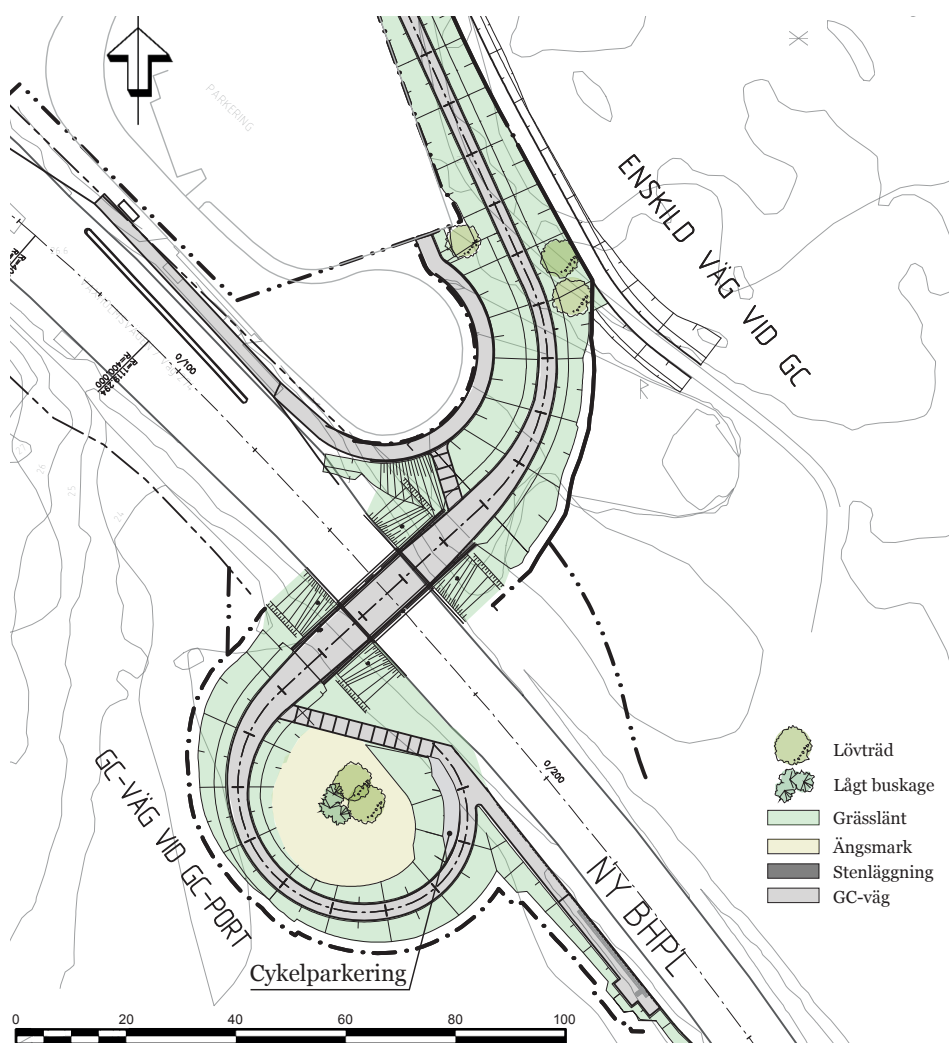
Skyltar ska samlokaliseras och antalet ska minimeras för att undvika en rörig och otydlig vägmiljö. Skyltar inpassas i omgivande strukturer och får inte blockera utblickar.

3.3 Platsspecifik gestaltning - Kulla vägskal

Förbi pendlarparkeringen vid Kulla vägskal bör gränsen mellan parkeringsyta och gång- och cykelväg tydliggöras så att inga cyklister av misstag hamnar bland bilarna. Det kan göras med hjälp av belysning och planteringar (se även avsnitt Vegetationshantering).

Gång- och cykelvägen ska belysas för att vägleda fotgängare och cyklister till vägporten samt för att göra platsen överblickbar. Belysningsstolparna har en höjd på 4 meter för att ge en mänskligare skala. Belysning ska finnas såväl i tunneln som utanför båda mynningarna. Hänsyn ska tas till bländningsproblematiken så att en tilltalande miljö skapas.

Gång- och cykelporten kommer utformas med en tråglösning på grund av grundvattennivåerna i området. Gång- och cykelporten ska utformas med god genomsikt. Här ska en omsorg finnas om detaljer. Inga skymmande buskage eller markmodelleringar får placeras vid tunnelmynningarna eller nära gång- och cykelvägen.



Planskiss över området kring gång- och cykelporten.

Slänter mot gång- och cykelporten sås in med gräs för snabbare etablering. Träd placeras gruppvis i slänternas yttre delar. Träden ska bestå av naturligt förekommande träd som hägg, rönn och sälg. Färgsättningen i porten ska vara ljus. Tak i undergångar får gärna vara vit då det reflekterar ljus bättre och gör att det känns visuellt högre och luftigare. Kantbalken vid porten utformas välvd och betongväggar mönstras med friser eller reliefer för ett mer omhändertaget utseende. De blir då även mindre inbjudande att klottra på. Synliga betongytor ska klotterskyddas. För att upprätthålla en trygg och välkomnande miljö bör klotter avlägsnas direkt.



Exempel på mönstrad betong med reliefverkan.

Inga slänter med krossmaterial får förekomma. Släntkrön/fot är avrundad där det är möjligt. Räckan vid bron anpassas till det befintliga längs Vaxholmsvägen.

Trapporna ned till gång- och cykelporten ska vara belysta, ha räcke samt ge en god överblick av sidoområdet. Det medför att höga buskar inte får finnas tätt intill.

Intrycket av området bör vara att det är välskött för en ökad trygghetskänsla.



Bildexempel på hur en trappa ned till gång- och cykelporten skulle kunna se ut. Utformning planeras i nästa skede.

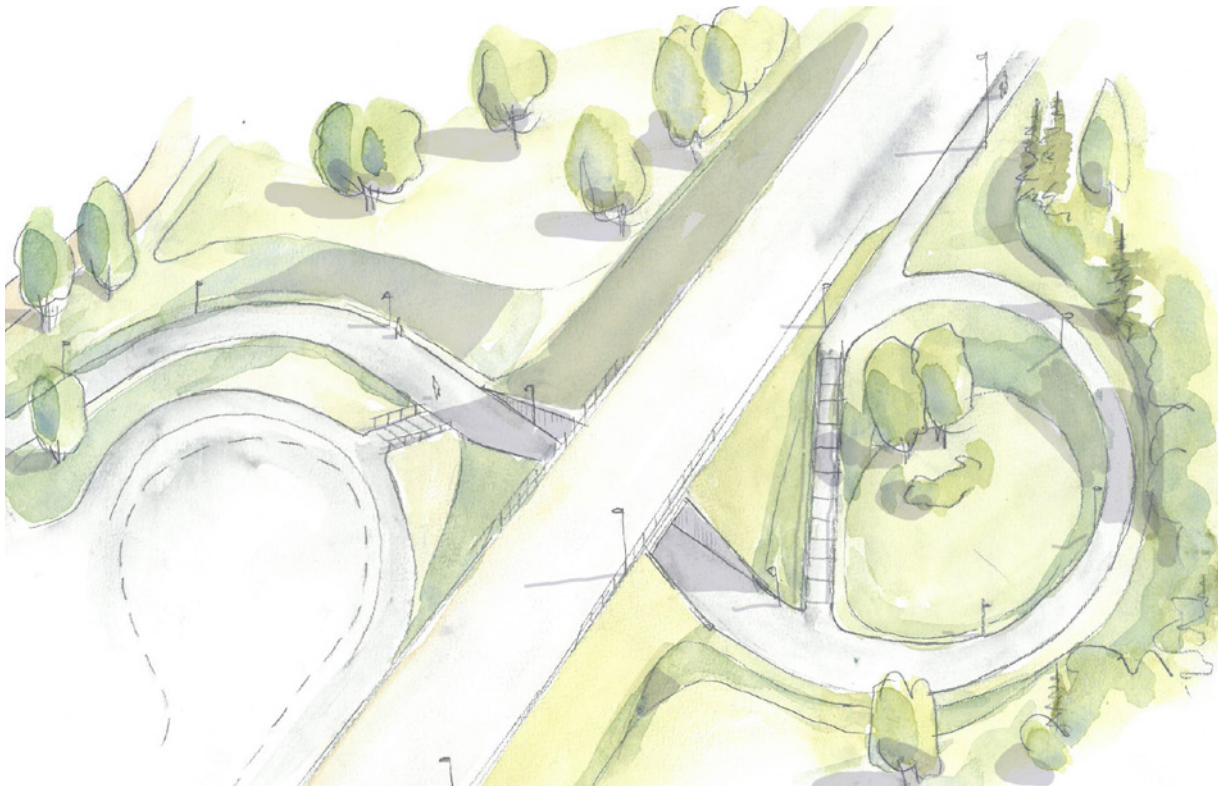


Illustration över mötet mellan tråglösning, slänter och anslutande gång- och cykelvägar.

4 Fortsatt arbete

Vid kommande arbete med bygghandlingen för Svinningevägen och Kulla vägskaäl behöver en mer detaljerad utformning av gång- och cykelporten tillses så att en attraktiv passage med god genomsikt skapas.

De viktigaste aspekterna att ta hänsyn till i kommande skede är att slänterna vid gång- och cykelvägen samt gång- och cykelporten utformas gröna så att gränsen till omgivande mark suddas ut. Vidare ska gång- och cykelporten utformas med god genomsikt samtidigt som omgivningen runtomkring hålls välskött så att platsen blir trygg för fotgängare och cyklister att vistas på.

5 Källor

Trafikverket (2016). Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar. TRV 2016/033

Trafikverket (2016). Samrådsunderlag Vägplan: Paketåtgärder Kulla. TRV 2014/26333.

Trafikverket (2011), Växtlighet i vägmiljö.



Trafikverket, Solna Strandväg 98, 172 90 Sundbyberg.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se