

# VÄGPLAN, GRANSKNINGSHANDLING

Väg 934, Vallbyvägen gång- och cykelväg, delen

**Gressela-Fjärås**

Kungsbacka kommun, Hallands län

Gestaltningprogram

Datum: 2020-11-27

Projektnummer: 166406



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: VÄGPLAN, Väg 934, gång- och cykelväg mellan delen  
Gressela-Fjärås, Gestaltningsprogram

Författare: Eeva Rumpunen, Sweco

Dokumentdatum: 2020-11-27

Ärendenummer: TRV 2018/137842

Projektnummer: 166406

Kontaktperson: Zoran Kvočka, Trafikverket

# Innehåll

1 Inledning .....	4
1.1 Beskrivning av projektet .....	4
1.2 Projektmål .....	5
1.3 Gestaltningsprogrammets koppling till andra dokument .....	5
1.4 Syfte och metod för gestaltningsprogram .....	5
1.4.1 Syfte .....	5
1.4.2 Metod .....	5
1.5 Beskrivning av karaktärsområdet .....	6
1.6 Bedömning av landskapets känslighet och potential .....	7
1.6.1 Känslighet .....	7
1.6.2 Potential .....	7
2 Gestaltningsprogram.....	8
2.1 Gestaltningsprinciper.....	8
2.2 Gestaltningsavsikter för gång- och cykelvägar i Halland .....	10
2.2.1 Höga upplevelsevärden för cyklister och gående .....	10
2.2.2 Förankra gång- och cykelvägen i landskapet och befintlig väg .....	11
2.2.3 Rätt lokalisering och väl utformade mötes- och korsningspunkter ..	12
2.3 Gestaltningsförslag för väg 934 .....	13
2.3.1 Höga upplevelsevärden för cyklister och gående .....	13
2.3.2 Förankra gång- och cykelvägen i landskapet och befintlig väg .....	15
2.3.3 Rätt lokalisering och väl utformade mötes- och korsningspunkter .	16
3 Referenser .....	17

## Bilaga 1

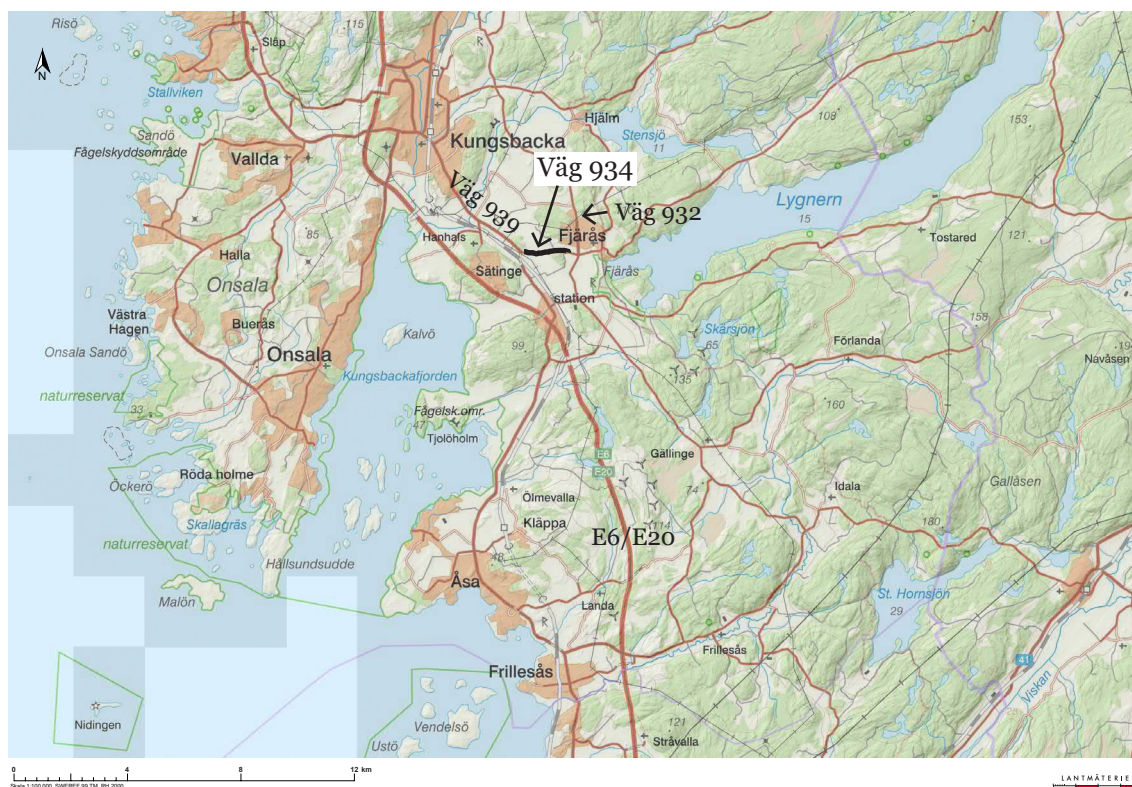


# 1 Inledning

## 1.1 Beskrivning av projektet

Trafikverket har tillsammans med berörda kommuner i Hallands län tagit fram ett gång- och cykelvägs paket samt avsatt pengar för tio specifika stråk. Ett av dessa stråk är längs väg 934 (Vallbyvägen) mellan Gressela och Fjärås i Kungsbacka kommun. Åtgärden innebär en cirka 1,85 kilometer lång gång- och cykelväg en sträcka längs med väg 939 mellan Gressela och Fjärås kyrkby. Gång- och cykelvägen når inte fram till väg 932 utan ansluter den pågående detaljplanen Måå 3:13 strax efter Vallby.

Väg 934 är ett viktigt transportstråk och en viktig pendlings- och serviceväg. Den är även prioriterad för kollektivtrafiken med ett antal busshållplatser på sträckan. Den aktuella vägsträckan har ett trafikflöde av knappt 2 500 fordon/dygn (ÅDT) enligt Trafikverkets mätning från 2014. Av detta är cirka sex procent tung trafik. Den planerade gång- och cykelvägen fyller en viktig funktion för att skapa bättre möjligheter för oskyddade trafikanter att ta sig mellan Fjärås och Kungsbacka på ett trafiksäkert sätt.



Figur 1. Översikt, aktuell sträcka väg 934.

## 1.2 Projektmål

Projektets huvudmål med byggnationen är att förbättra tillgängligheten till Kungsbacka och Fjärås genom att öka möjligheten att för fotgängare och cyklister att röra sig tryggt och trafiksäkert mellan Fjärås och Gressela. Ett antal projektmål har tagits fram som redovisas i punktform nedan:

- Öka antalet som väljer gång- eller cykel för att arbets- och skolpendla samt rekreationscykla i området.
- Öka tryggheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.
- Genomföra förbättringar för den biologiska mångfalden med särskilt beaktande av möjligheter längs vägens sidoområden.
- Ta nödvändiga hänsyn till natur- och kulturmiljöer och att i samband med projektet genomföra kulturmiljöstärkande åtgärder.
- Uppmärksamma kulturmiljön vid Vallby kulle, genom t.ex. en informationsskylt vid bytomten.
- Bygga ut med befintlig väg så kostnadseffektivt som möjligt.

## 1.3 Gestaltningsprogrammets koppling till andra dokument

Gestaltningsprogrammet är en del av vägplanen för väg 934 (Vallbyvägen), gång- och cykelväg, delen Gressela-Fjärås.

## 1.4 Syfte och metod för gestaltningsprogram

### 1.4.1 Syfte

Gestaltningsprogrammet syftar till att visa gestaltningsval som genomförts i projektet. Gestaltningsavsikterna har kommunicerats och stämts av tidigt i processen med syftet att fungera som en grundläggande överenskommelse om vad som är viktigt avseende gestaltning i projektet. Gestaltningsavsikterna presenteras i kapitel 2.2 och är att likställa med övergripande mål för gestaltningen av gång- och cykelvägar för samtliga delsträckor som ingår i projekt gång- och cykelvägar i Halland.

### 1.4.2 Metod

Efter en kort inläsning av uppgiften genomfördes tillsammans med teknikområde trafik, ett gemensamt fältbesök till samtliga delobjekt i projektet. I anslutning till fältbesöket gjordes ett utkast med gestaltningsavsikter som kommunicerades med teknikansvariga i projektet. Fokus i det tidiga arbetet har varit att i projektets gemensamma forum lyfta och kommunicera frågor som rör lokalisering och gestaltning samt landskapskaraktärsanalysens tidiga bedömningar. Dessa har sedan utvecklats och redovisas i kapitel 2.2. Därefter togs beskrivning med tillhörande karta fram till projektgemensamma samrådsunderlagets kapitel "Landskap". Kapitlet fungerar som en första introduktion till vad som finns, vad vi ser och upplever på platsen. Under arbetet med samrådsunderlaget har arbetet med landskapskaraktärsanalysen fortgått som en del i Plan- och miljöbeskrivningen. Beskrivning av karaktärsområdet och dess känslighet och potential för föreslagen förändring återges här i gestaltningsprogrammet och är tänkt att fungera som sammanställda riktlinjer för lokalisering och gestaltning. I kapitel 2.3 redogörs för de gestaltningsinsatser som gjort skillnad i projektet.

## 1.5 Beskrivning av karaktärsområdet

Väg 934 går igenom är ett svagt kuperat odlingslandskap som befinner sig mellan Kungsbackafjorden och sjön Lygnern som ligger med sin vattenyta 15 m över havet. Ur odlingslandskapet reser sig höjder av urberg som odlingslandskapet letar sig fram emellan. I väster finns en större höjd kring Hanhals kyrka. Höjden begränsar det upplevda rummet västerut och gör att man trots närheten till havet inte känner av det havsnära läget. I öster ligger Fjärås kyrka väl synlig. Här är även naturreservatet Fjärås Bräcka och sjön Lygnern beläget. Nordost om sträckan finns Fjärås samhälle med kringliggande skogsklädda höjder. Söder om sträckan är landskapet öppnare och flackare med mer långsträckta vyer.

I sträckans västra del, norr om väg 934, finns Gressela som är en skogklädd höjd kantad av bebyggelse i övergången mellan berget och det odlade landskapet. Mot väg 934 visar Gressela upp ett fornminnesrikt område i form av en bergig hagmark med inslag av buskar. Mitt på sträckan ligger Vallby. Likt Gressela är Vallby en skogklädd höjd kantad av bebyggelse och hagmark i övergången mot odlingslandskapet. I Vallby går väg 934 nära bebyggelsen. Se Figur 2.



Figur 2. Landskapets karaktär - Vallbyslätten - ett öppet lätt, böljande odlingslandskap med omgivande höjder.

Landskapsrummen utmed väg 934 är tre. Kring anslutningspunkterna i väster och öster återfinns två öppna breda och vidsträckta landskapsrum där siktlinjerna tvärs vägen är långa ut över det odlade landskapet. Den bergiga skogsklädda höjden Vallby mitt på sträckan fungerar som en rumsdelare i den stora skalan och sträckan genom Vallby bildar ett upplevt rum längs sträckan. Detta upplevs som ett trängre rum med bebyggelse i kanten på södra sidan av vägen och en äldre mer glest liggande jordbruksbebyggelse norr om vägen. Tomtgränser med häckar och trädinramning återfinns i vägens direkta anslutning och gör detta till en mysig, småskalig del av sträckan med höga upplevelsevärden för cykeltrafikanten. Höjdskillnaden mitt på sträckan är påtaglig då vägen klättrar upp och nedför Vallbykulle. Se Figur 3.



Figur 3. Landskapets form - landskapsrummen längs sträckan.

I Vallby och Gressela ligger bebyggelsen samlad kring vägen och längs de bergiga höjdernas nederkanter. Ute i jordbrukslandskapet finns bebyggelsen utspridd i anslutning till de långa raka enskilda vägarna. Landskapsrummen är stora men inte oändliga. På avstånd ramas landskapsrummen utmed sträckan in av mindre höjder av berg som skogsklädda höjder eller betade hagar. Som fond i öster finns naturreservatet Fjärås Bräcka.

## 1.6 Bedömning av landskapets känslighet och potential

### 1.6.1 Känslighet

Vid de trånga sektionerna förbi Vallby gård (sektion 0/720) och i Vallby (sektion 1/210) där gång- och cykelvägen ligger med GCM-stöd respektive kantsten intill vägen är det viktigt att gång- och cykelvägen inte upplevs för smal och instängd. Det är viktigt att i dessa trånga sektioner se till att träd som ska bevaras klarar sig, då träden är viktiga för upplevelsen och är identitetsskapande för platserna.

Linjeföringen är känslig mellan övergångarna från och till de trånga sektionerna för att gång- och cykelvägen inte ska upplevas vinglig. Vid höjdskillnader är det viktigt att se till att utformningen görs så att gång- och cykelvägen följer landskapet på ett naturligt sätt.

### 1.6.2 Potential

Med en gång- och cykelväg ges nya förutsättningar för boende/pendlare och verksamma i området att röra sig tryggt längs vägen och få säkrare anslutning till busshållplatserna.

En potential för bättre ekologiska samband och högre upplevelsevärden längs sträckan är de artrika vägkanter som planeras i projektet.

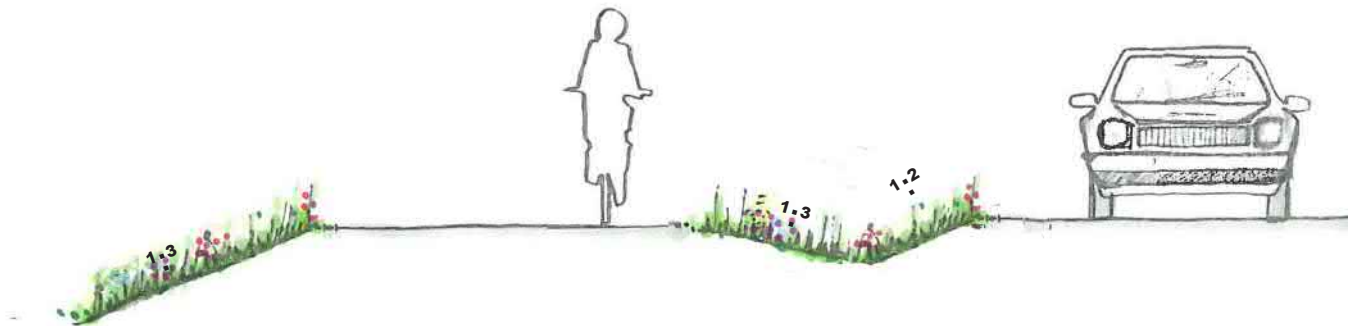
Projektet verkar för att fånga upp, skapa intresse och tillgänglighet till befintliga kulturvärden i landskapet då gång- och cykelvägen passerar igenom Vallby som är ett fornlämningsrikt område. Skyltning av kulturplatser ger högre upplevelsevärde.



## 2 Gestaltningsprogram

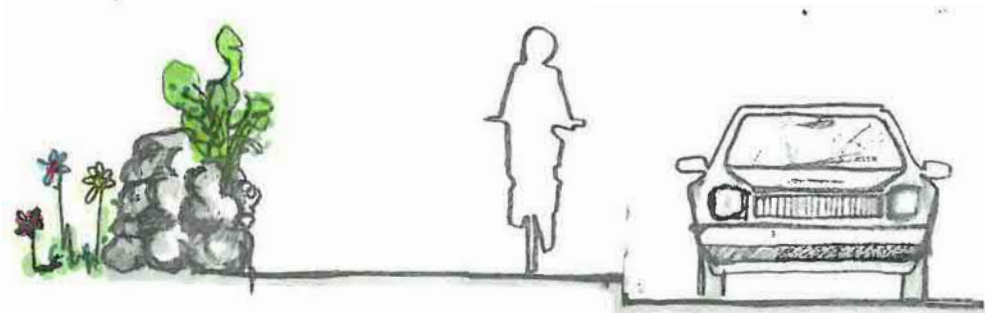
### 2.1 Gestaltungsprinciper

Som standard utformas gång- och cykelvägen med ett avskiljande tre meter brett dike mellan gång- och cykelväg och befintlig väg. Gång- och cykelvägens profil anpassas till befintlig mark och utformas så att räckan undviks. I normalfallet utformas släntlutningar enligt Figur 4, men undantag förekommer. Gång- och cykelvägens profil följer väganläggningens men relationen till vägens profil i höjdlid kan variera beroende på platsens terrängförhållanden.



Figur 4. Föreslagen standardsektion med dike. Vägens profil i höjdlid kan variera beroende på platsens terrängförhållanden. I normalfallet ligger gång- och cykelvägen på samma nivå.

Hastigheten på aktuell sträcka är 70 km/h förutom förbi Vallby där hastighetsgränsen är 50 km/h. Vid trånga vägsektioner anläggs gång- och cykelbanan med kantsten, se Figur 5, eller med GCM-stöd, se Figur 6. Material väljs utifrån att det ska passa in på platsen och fungera långsiktigt.



Figur 5. Föreslagen sektion med kantsten mot körbanan vid trånga passager.





Figur 6. Föreslagen sektion med GCM-stöd mot körbanan vid trånga passager.

## 2.2 Gestaltungsavsikter för gång- och cykelvägar i Halland

I arbetet med gestaltning av gång- och cykelvägar har vi formulerat avsikter som vi strävar efter ska genomsyra projektet. Avsikterna är formulerade utifrån att gång- och cykelvägen ska bli flitigt använd och utgöra en trygg och inbjudande miljö. Avsikterna är gemensamma för alla delsträckor i projektet och beskrivs i detta kapitel. Hur avsikterna hanterats tas upp i kapitel 2.3 Gestaltungsförslag.

### GESTALTNINGSAVSIKTER

- Höga upplevelsevärden för cyklister och gående
- Förankra gång- och cykelvägen i landskapet och befintlig väganläggning
- Rätt lokalisering och väl utformade mötes- och korsningspunkter

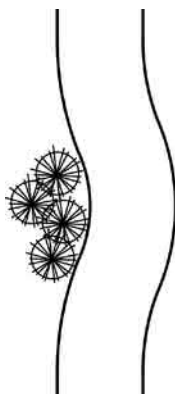
#### 2.2.1 Höga upplevelsevärden för cyklister och gående

Utöver att gång- och cykelvägen utformas gent, trafiksäkert, med hög komfort och stor potential att bli väl använd, behöver gång- och cykelvägen vara attraktiv och ha höga upplevelsevärden. Den som planerar att ta cykeln behöver redan innan han eller hon sätter sig på cykeln längta efter cykelturen och upplevelserna längs den.

Att anpassa en miljö skapad för fordonstrafik med höga hastigheter som 60-80 km/h till en miljö för gång- och cykeltrafik i max 20 km/h kräver en ökad grad av detaljering. Gång- och cykeltrafikanten hinner se sina omgivningar längre tid än bilisten. En raksträcka utan "händelser" vid sidan passerar en bilist på några sekunder medan det för cyklisten tar flera minuter. Med "händelser" avses visuella värden längs vägen, kultur- och naturvärden som man ser och känner. Vegetation som susar och doftar, trädrader som begränsar vägrummet, vattendrag som porlar, bebyggelse, åkerholmar, milstenar och så vidare.

Att bygga upp och etablera nya upplevelsevärda miljöer är kostsamt och bedöms inte rymmas inom projektets ekonomiska ramar. Det är därför i dessa projekt ytterst viktigt att bevara befintliga miljöer längs vägen. Att tänka igenom och gestalta känsliga vägavsnitt och trånga passager omsorgsfullt och med fokus på att bevara befintlig miljö är ett mål.

Att spara befintlig vegetation har betydelse för landskapsbild och naturvärden. Stenmurar och träd, biotopskyddade eller ej, som sparas ska skyddas under byggtiden och eventuell nödvändig beskärning göras av sakkunnig. Växtval vid nyplantering ska bero på platsens naturliga förutsättningar och bidra till biologisk mångfald. E-plantor och proveniens anpassad till platsen ska väljas.



Figur 7. Hinder, "händelser" längs vägen är önskvärda att bevara och höjer cykelvägens upplevelsevärden och bidrar till orienteringspunkter längs sträckan.

### **2.2.2 Förankra gång- och cykelvägen i landskapet och befintlig väg**

Den nya gång- och cykelvägen ska, där den läggs i direkt anslutning till befintlig väg, följa den befintliga vägens utformning i plan och profil. Där markhöjden på intilliggande mark skiljer sig mycket från vägen ska en profilanpassning göras.

Gång- och cykelvägen bör inte placeras så lågt att den oskyddade trafikanten blir bländad av fordonstrafik då det är mörkt. Profilen bör heller inte placeras så högt att gång- och cykelvägen blir väldigt dominant i landskapet. Profilhöjder +/- 0,5 meter från befintlig väg är en tumregel. Om terrängen sluttar mellan de båda sidorna är en placering högre än vägen att föredra ur ett trygghetsperspektiv. Gång- och cykeltrafikanten har då en bättre överblick.

Skiljeremsan, diket, utformas med lutningar som går att sköta och har en ekologisk potential. Som standard kläs slänterna med ett magert jordlager där örter och gräs från omgivningen kan vandra in. Den skapade torrängskaraktären är en på ett nationellt plan hotad biotop som det är viktigt att vägslänterna kan hysa.

Där det är möjligt bör gång- och cykelvägen förläggas till parallella och mindre trafikerade intilliggande vägar. Lokaliseringen är positiv med hänseende till att göra cykelturen upplevelsevård. Lokaliseringen är också ett sätt att undvika restytor i landskapet. Med restytor avses små ytor i det öppna landskapet som på grund av sin litenhet blir orationella att bruka och därmed riskerar att växa igen. Att tillskapa ytterligare parallella strukturer där sådana redan finns bör undvikas där det är möjligt ur ett ägande- och driftsperspektiv. Det kan dock påverka gång- och cykelvägens genhet.

Nya gång- och cykelvägar ska anpassas till befintliga strukturer, material och utrustning. Exempelvis ska belysningsstolpar, räcken, skyltar, stängsel med mera vara lika befintliga på sträckan. Där ny utrustning och byggnadsverk behövs ska en utformning anpassad till omgivningen väljas.

### 2.2.3 Rätt lokalisering och väl utformade mötes- och korsningspunkter

För att fånga upp så många användare som möjligt och för att de på ett säkert sätt ska kunna ta sig till gång- och cykelvägen bör gång- och cykelvägen placeras på den sida vägen där det finns flest målpunkter. I det inledande arbetet inventeras målpunkterna och var de finns (skola, affär, bostäder etc) och en bedömning görs kring var det finns flest målpunkter. I inventeringen ingår också att se över närliggande målpunkternas dignitet samt start- och slutpunkter för sträckan. Se Figur 8.



Figur 8. Röda ringar och pilar visar målpunkter längs sträckan. Exemplet visar att sträckan har flest målpunkter på norra sidan vilket skulle innebära att föredragen placering av gång- och cykelvägen även skulle vara längs norra sidan.

så få tillfällen som möjligt. Då korsningspunkter behövs ska de utöver att utformas säkert också där det är möjligt, utformas för att bidra till "sociala" värden för tätorten. Korsningspunkten ska placeras i anslutning till samhällets busshållplatser, affär, förskola eller andra målpunkter för att också om möjligt bidra och bli en social träffpunkt för skyddade trafikanter. Se Figur 9.



Figur 9. En väl placerad busshållplats, en säker gångpassage eller en tätortsport kan höja potentialen för en väl använd gång- och cykelväg och bidra till sociala möten i området.



## 2.3 Gestaltungsforlag for väg 934

Planbilder i bilaga 1 visar vald utformning och beskriver i text hur anpassningar till identifierade miljövärden har gjorts. I detta kapitel under rubrikerna 2.3.1-2.3.4 återfinns beskrivningar av hur projektet gestaltats utifrån gestaltungsavsikterna.

### 2.3.1 Höga upplevelsevärden för cyklister och gående

I detta kapitel redogörs för hur befintliga miljöer har kunnat sparas och utnyttjats för att skapa en attraktiv och upplevelsevård gång- och cykelväg. I kapitlet redogörs också för utformning av känsliga sektioner, hur bevarande av befintligheter och vegetation ska göras och hur eventuella nyinvesteringar ska göras.

Dagens vägupplevelse med delvis helt fri vy ut över åkerlandskapet varierad med sträckor kantad av upplevelsevärda gårds- och boendemiljöer påverkas inte nämnvärt. Befintliga miljöer intill vägen som skapar en varierad upplevelse för gång- och cykeltrafikanten har kunnat sparas.

### Föreslagna åtgärder

Fastigheten Vallby 1:4 (sektion 0/720) ligger nära väg 934 och är åtskiljd med ett dike, se Figur 10.



Figur 10. Vägsträckans befintliga utseende förbi fastigheten Vallby 1:4.

Här förläggs gång- och cykelvägen på en breddning av väg 934 åtskiljd av GCM-stöd, se Figur 11.



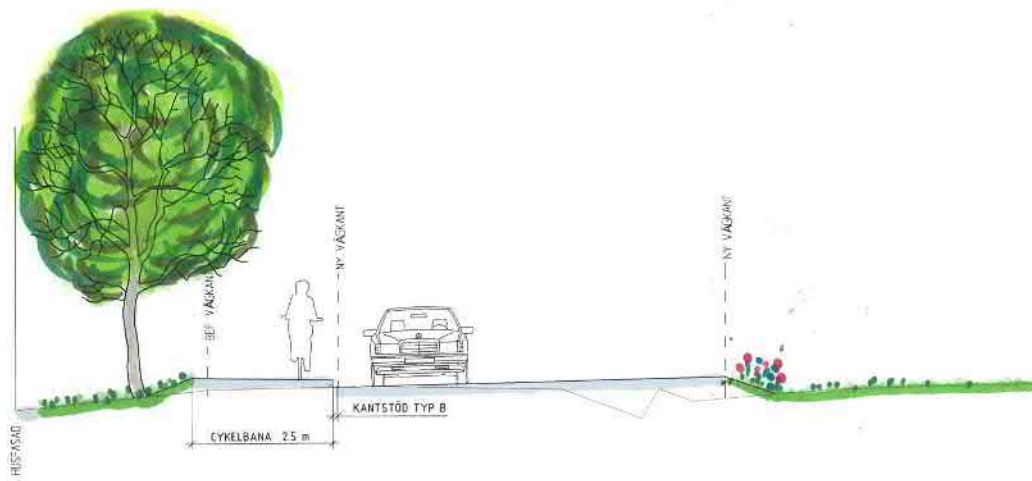
Figur 11. GC-vägen förläggs som en breddning av väg 934 åtskiljd med GCM-stöd.

Fastigheten Vallby 3:23 (sektion 1/210) ligger nära väg 934 och flera stora träd med påtagligt naturvärde står nära vägen.



Figur 12. Vallby 3:23 med både hus och träd precis i väggkanten.

Förbi Vallby 3:23 förläggs gång- och cykelvägen med kantsten med befintlig väggkant som ytterkant, se Figur 13. Väg 934 breddas istället på södra sidan. Träden, som finns i väggkanten är en biotopskyddad allé som bevaras och skyddas under byggtiden.



Figur 13. GC-vägen förläggs på trottoar förbi Vallby 3:23. (Sektion 1/210). Försiktighet ska iakttas vid sektionen där träden står nära vägen.

Gång- och cykelvägens dragning som en trång passage med kantsten ger höga upplevelsevärden förbi Vallby kulle som är ett fornlämningsrikt område och en naturskön plats med trädgårdar och gårdsmiljöer. Projektet verkar för att fånga upp, skapa intresse och tillgänglighet till befintliga kulturvärden i landskapet då gång- och cykelvägen passerar igenom Vallby som är ett fornlämningsrikt område. Skyltning av kulturplatser ger högre upplevelsevärde.

Artrika väggkantar planeras i projektet som en potential för bättre ekologiska samband och högre upplevelsevärden längs sträckan.

### **2.3.2 Förankra gång- och cykelvägen i landskapet och befintlig väg**

*I detta kapitel redogörs för hur gång- och cykelvägens profil förhåller sig till befintlig väg. Är vägen förankrad i landskapet? I kapitlet redogörs också för hur skiljeremans är utformad med avseende på artrik väggkant och vilken hänsyn som tagits till parallella vägar och strukturer. I kapitlet beskrivs också genomförda materialval; belysningsstolpar, räcken, skyltar, stängsel mm. Är dessa anpassade till befintliga val?*

Träden vid de trånga sektionerna förbi Vallby gård (sektion 0/720) och i Vallby (sektion 1/210) är viktiga för upplevelsen och är identitetsskapande för platserna. Därför förläggs gång- och cykelvägen förbi Vallby gård (sektion 0/720) som trång sektion med GCM-stöd på en sträcka av 100 meter. Se figur 11.

Förbi fastigheten Vallby 8:2 (sektion 1/210) separeras gång- och cykelvägen från väg 934 med kantstöd på en sträcka av 250 meter och väg 934 förskjuts söderut så att gång- och cykelvägen får plats i den trånga sektionen. Utformningen med kantstöd skapar här tätortskänsla till skillnad mot GCM-stödet som anläggs utmed Vallby gård. Se figur 13.

För att förankra gång- och cykelvägen i landskapet och för att den inte ska upplevas som vinglig är linjeföringen viktig mellan övergångarna från och till de trånga sektionerna för att gång- och cykelvägen viktig.

Vid höjdskillnader är det viktigt att se till att utformningen görs så att gång- och cykelvägen följer landskapet på ett naturligt sätt. Den nya gång- och cykelvägen följer den befintliga vägens utformning i plan och profil. Sträckans östra del, ut ur Vallby, där markhöjden på intilliggande mark skiljer sig mycket från vägen ska en profilanpassning göras så att gång- och cykelvägen följer vägens lutning på 7 %.

### **2.3.3 Rätt lokalisering och väl utformade mötes- och korsningspunkter**

*I detta kapitel redogörs för hur gestaltningen kan bidra till att gång- och cykelvägen fungerar som ett attraktivt, väl uppfångande och använt cykel-pendlingsstråk. I kapitlet redogörs också för hur gestaltningen bidrar till att tillgängligheten till befintliga och nya busshållplatser och eventuella korspunkter på sträckan ökar och blir säkrare.*

På grund av låghastighetsområde (50 km/h) och relativt lågt trafikflöde blir det inte någon säkerhetshöjande passage över Vallbyvägen. Det som föreslås är ett vänstersvängsfält från väg 934 in på den kommande anslutande vägen till nya bostadsområdet Må 3:13. Ett vänstersvängsfält höjer trafiksäkerheten eftersom vänstersvägande trafik får betydligt större möjlighet att stanna och lyfta blicken en extra gång innan de svänger av från väg 934.

Där gång- och cykelvägen passerar anslutande enskilda/sekundära vägar rakt, på samma avstånd från väg 934 som på sträckan. Undantag är Måvägen där gång- och cykelvägen får en indragning på cirka fem meter från väg 934. Motivet är att framtida exploateringar förväntas öka trafiken på Måvägen. Skiljerem-san blir här fem meter i stället för normalt tre meter vilket gör att en personbil får plats mellan vägen och gång- och cykelvägen utan att hindra cyklister.

Befintlig Hållplats Vallby flyttas på grund av trång sektion på befintlig plats. För att undvika risken att göra intrång i forn- och kulturlämningsområde föreslås en flytt av hållplatsen cirka 300 meter åt väster, strax väster om Svänsa Birgers väg. Det nya läget föreslås behålla minst samma standard som dagens läge med väderskydd. Viss upprustning som bland annat cykelparkering vid båda lägen föreslås.



### 3 Referenser

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

Trafikverket (2016) *Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar, en handledning*

Kartor

GIS-underlag från Naturvårdsverket, Lantmäteriet, länsstyrelsen, Riksantikvarieämbetet, Skogsstyrelsen.

Lantmäteriet. Karta. Uttag 2019-11-25.

Sveriges geologiska undersökning (SGU), *Jordartskarta 1:25 000*. <https://www.sgu.se/>. Uttagen 2018-07-10.



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

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

Anslutning till gång- och  
cykelvägen längs väg 939.

3-meters skiljeremsa

Stenmur  
Övervuxen av träd och  
buskar. Visst naturvärde  
på grund av den kraftiga  
vegetationspåverkan.

3-metersavstånd  
även i korsningen.

Generellt biotopskydd -  
åkerholme.



Stenmur  
Överväxt med buskage.





Gång- och cykelvägen  
med 3-meters skiljeremsa  
till vägen.

Gräns för hastighetsförändring  
50 km/h/70 km/h

Återgång till 3-meters  
skiljeremsa till vägen.



Öppet dike i jordbruks-  
mark. Omfattas av gene-  
rellt biotopskydd.

Trång sektion förbi fastigheten.  
GCM-stöd som avgränsning  
mot vägen.

Biotopskyddat dike.

Nytt läge på  
busshållplatsen.

NYTT LÄGE BHLP

FJÄRÅS KYRKBY

GC-PARKERING  
4\*2,5 m

Trottoar med  
upphöjd kantsten.

Cykelparkering.  
Läge preliminärt.



Cykelparkering.  
Anslutning till  
bushållplatsen från  
GC-vägen. Läge  
preliminärt.

Biotopskyddad alle'.  
Träden ska skyddas under  
byggtiden.

Trång sektion med kantsten förbi fastigheten  
Vallby 3:23. Hus och äldre träd nära vägen  
på norra sidan gör att väg 934 breddas mot  
söder. Gång och cykelbanans yttersida är  
samma som befintlig väggkant idag.  
Träden har påtagligt naturvärde och skyddas  
under byggtiden.

Stenmur längs med  
tomtgränsen. Fungerar  
troligtvis som stödmur.

Tre-meters skilje-  
remsa.

Stenmur längs med  
infartsväg.

GC-vägen följer vägens  
lutning på 7% .



Nytt bushållplatsläge.

Övergiven betesmark med  
äldre träd och stenmur

Vallby bytomt.  
Fornlämningsområde.





