

Väg 56 Kvicksund-Västjädra

PM Gestaltungsprogram

Objektnummer: 100889

VÄGPLAN

2017-04-20



Dokumenttitel: Väg 56, Kvicksund-Västjädra, Gestaltningsprogram
Skapat av: Hanna Grendalen, WSP
Dokumentdatum: 2017-04-20
Dokumenttyp: PM Rapport
DokumentID:
Objektnummer/KM: 100889
Projektnummer WSP: 10207784
Version: 0.5

Publiceringsdatum:
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson TRV: Andreas Asp
Uppdragsansvarig: Stig Hagström
Distributör: Trafikverket, Box 1140. 631 80 Eskilstuna Telefon: 0771-921 921
Texttelefon: 010-123 50 00

Typ av plan: Vägplan
Granskningsstatus: För granskning
Handlingstyp: Granskningshandling
Företag: WSP Sverige AB

Framsidan visar befintlig väg i höjd med Säby
Bildkällor WSP om inte annat anges

Innehåll:

INLEDNING.....	1
Projektbakgrund.....	1
Syfte med gestaltungsprogrammet.....	1
Mål.....	1
MÅL FÖR GESTALTNINGEN.....	2
ÖVERGRIPANDE LANDSKAPSBILD.....	3
Naturvärden	3
Bebyggelse	3
Landskapskaraktärer, Plan	4
Landskapsanalyser	5
Väg 56 idag	5
ÖVERGRIPANDE RIKTLINJER FÖR GESTALTNINGEN.....	6
Planteringar och befintlig vegetation.....	6
Masshantering.....	7
Naturvärden.....	7
Dagvatten och diken.....	7
FÖRSLAG.....	8
Vägens geometri.....	8
Förslagens konsekvenser Västjädra-Lagersberg	9
Förslagens konsekvenser Lagersberg-Kvicksund	10
VÄGUTRUSTNING.....	11
Vägräcken.....	11
Byggnadsverk.....	11
Viltstängsel.....	12
Buller.....	12
Belysning.....	13
Skyltar.....	13
Sidovägar.....	13
Gång-cykelvägar.....	13
Busshållplats.....	13
DRIFT OCH UNDERHÅLL.....	14
REKOMMENDATIONER FÖR FORTSATT ARBETE.....	14
KÄLLOR.....	14

Inledning

Projektbakgrund

Väg 56 Kvicksund-Västjädra finns med i den nationella planen med planerat genomförande år 2016-2018. Väg 56 har låg trafiksäkerhet och dålig framkomlighet på vissa delar av sträckan. Längs med sträckan finns tre olycksdrabbade korsningar med dålig sikt och låg standard. Projektet omfattar en breddning av befintlig väg till mötesfri landsväg. Den gällande vägsträckan har en längd på knappt 14 km. Sträckan Kvicksund- Västjädra sträcker sig från strax norr om länsgränsen Södermanland/Västmanland till E18 vid Dingtuna (se Översiktskartan nedan)

Syfte med gestaltungsprogrammet

Den målbild som har styrt gestaltungsarbetet har formulerats i tidigare framtaget PM Gestaltungsavsikter.

Gestaltungsavsikterna behandlar vad man vill uppnå med gestaltungsarbetet inledningsvis i arbetet med vägplanen. I samverkan mellan teknikområdena skapas en samsyn kring målbilden och hur gestaltungsningen kan bidra till att projektmålen uppfylls.

Detta Gestaltungsprogram ingår i Trafikverkets vägplan för väg 56, Kvicksund-Västjädra.

Gestaltungsprogrammet upprättas för alla vägprojekt för att säkra en hög arkitektonisk kvalitet i väghållningen i enlighet med regeringens krav. Enligt väglagen ska en estetiskt tilltalande utformning eftersträvas och hänsyn tas till stadsbild, landskapsbild samt natur- och kulturvärden.

Mål

De övergripande målen för projektet är att höja trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten genom en mötesfri landsväg med 100 km/h på så långa sträckor som möjligt genom att vägen breddas och anslutande vägar förbättras.



Översiktskarta

Projektets läge i Sverige. Väg 56 Kvicksund-Västjädra löper i nord-sydlig riktning. Källa: Naturvårdsverket

Mål för gestaltningen

Detta gestaltningsprogram ingår i Trafikverkets vägplan för väg 56, Kvicksund-Västjädra. PM Gestaltningsprogram upprättas för alla vägprojekt för att säkra en hög arkitektonisk kvalitet i väghållningen i enlighet med regeringens krav. Enligt väglagen ska en estetiskt tilltalande utformning eftersträvas och hänsyn tas till stadsbild, landskapsbild samt natur- och kulturvärden.

Den huvudsakliga målsättningen är att utbyggnaden av väg 56 ska smälta in, så långt det är möjligt i landskapet. Genom att eftersträva vägarkitektonisk enkelhet och en lågmäld gestaltning kan vägens påverkan på det öppna jordbrukslandskapet och ingreppet i skogslandskapet minimeras.

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

Vägens barriäreffekt kan inte undvikas men minimeras, såväl upplevelsemässigt som funktionellt.

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

Ett övergripande mål är också att ge vägen en god gestaltning som skapar mervärde för de kringboende. Med mervärde avses här det värde som kan skapas utöver själva trafikanläggningen.

Den övergripande gestaltningsidén är att i så liten utsträckning som möjligt addera onödiga element (anläggningskompletteringar, exempelvis skyltar, räcken och belysning) kring vägen som förfular och stör intrycket. Det öppna landskapet är visuellt känsligt för nya element. Varje nytt element som bryter horisonten innebär en störning.

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

Målen i korthet

- Enhetliga gestaltningsmaterialval längs hela sträckan
- Vägen ska även i framtiden ge resenären en positiv upplevelse genom ett varierat landskap
- Nya inslag i vägmiljön ska infogas på ett varsamt sätt.
- Historiska spår i landskapet ska tas till vara
- Spara och utveckla befintlig vegetation
- Slänter och nya ytor som skapas ska kunna skötas och vara tillgängliga
- Avbaningsmassor omhändertas och återanvänds
- Anpassa släntlutningar till terrängen för minimala intrång i miljön
- Landskapets befintliga karaktär och variation skall bevaras.

Övergripande landskapsbild

Landskapet norr om Mälaren, kring väg 56 karaktäriseras av bördig jordbruksmark med betesmarker. De lägre partierna utgörs av jordbruksmark medan de högre liggande moränkul-larna är skogsklädda. Vid Mellansundet och Stora katthavet dominerar ett öppet landskap med vatten och jordbruksmark. Mittersta delen av sträckan består av större sammanhängande skogspartier.

Projektet sträcker sig från Köping till Trafikplats Västjädra. Landskapet kring väg 56 karaktäriseras av ett omväxlande skogs och öppet jordbrukslandskap med relativt flack terräng. Det kan delas in i ett antal mindre karaktärsområden beroende på skiftande naturliga förutsättningar och olika mänsklig påverkan.



Sektion överst: Väg genom småbrutet, halvöppet landskap



Sektion mitten: Väg genom skogslandskap



Sektion nederst: Väg genom öppet landskap med enstaka småbiotoper



Halvöppet landskap. Bild norr om Loviseberg



Skogspartier. Bild Gruffet



Öppet, storskaligt jordbrukslandskap. Bild strax söder om Vändle

Som helhet går väg 56 genom ett halvöppet odlingslandskap (Se sektioner och bilder nedan till vänster)

Utmärkande landskapstyper är:

- Småbrutet mosaiklandskap
- Skogslandskap
- Öppet jordbrukslandskap

Natur

Sträckan Västjädra-Kvicksund småskaligt mosaikartat jordbrukslandskap. I söder ligger ett strandnära herrgårds-präglat landskap. Vägar löper här genom ett landskap med höga natur- och kulturvärden som präglats av gods och deras markanvändning med artrika ädellövskogar, betesmarker, betade strandängar. Fornlämningar vittnar om tidigt befolkad bygd och ett intensivt brukat jordbrukslandskap. I Ströms-holmsområdet finns ett Natura 2000 område, naturreservat och riksintresse för naturmiljö. Över 170 rödlistade arter är funna inom området, knutna till gamla, ihålliga hagmarksträd och betade standängarna.

Norr om Kvicksund passerar vägen Mellansundet på vägbank och området ingår i länsstyrelsens våtmarksinventering.

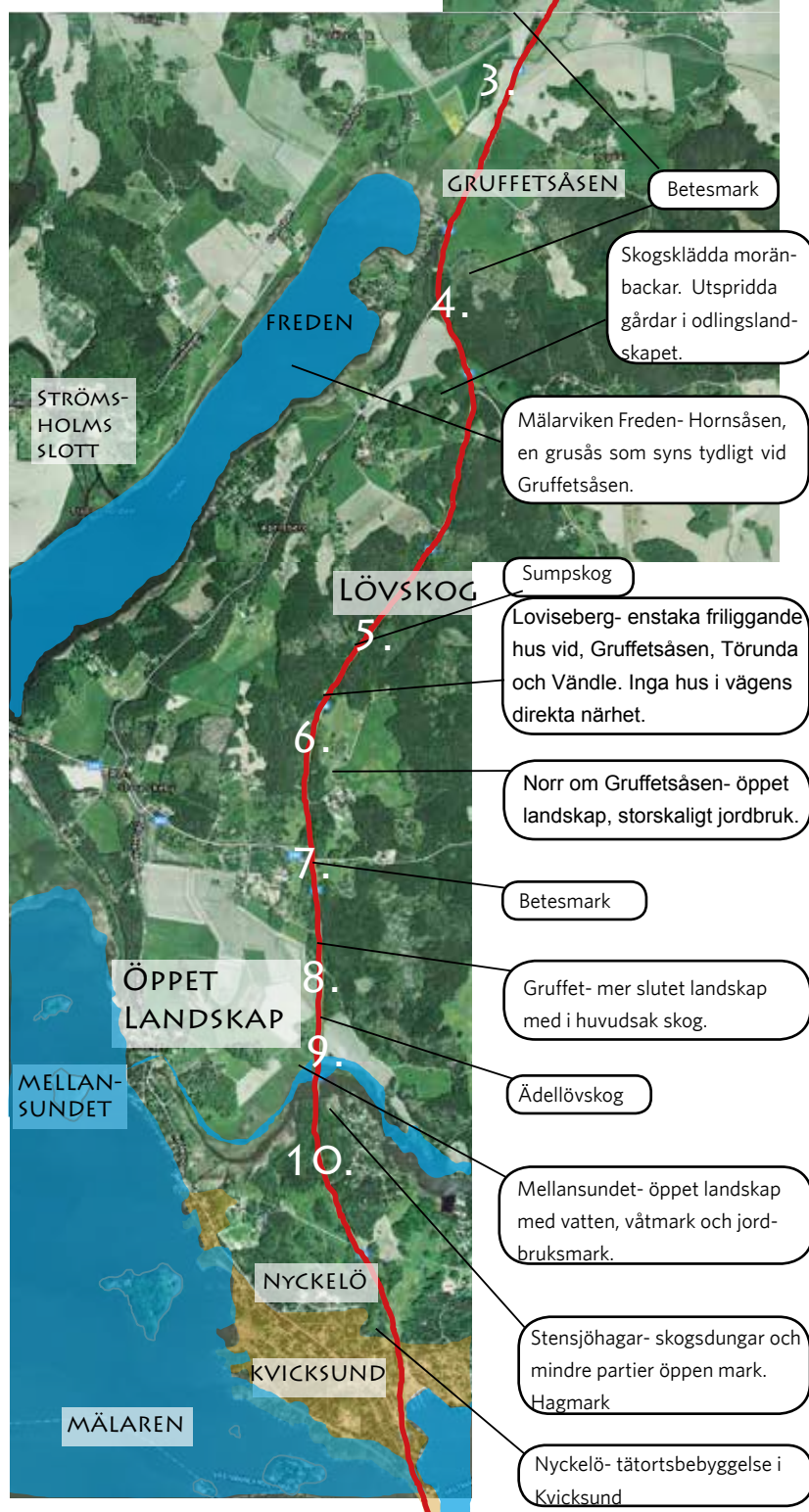
Öster om väg 56 vid Loviseberg ligger en sumpskog.

En naturvärdesinventering har genomförts för det aktuella vägavsnittet och två områden har utpekats med högsta naturvärde och sex platser har utpekats med högt naturvärde. Utter förekommer i Vretabäcken och Bodabäcken.

Bebyggelse

Sammanhållen bebyggelse förekommer längs vägen vid Kvicksund. I övrigt passerar väg 56 endast enstaka friliggande hus vid Loviseberg, Gruffetåsen, Vände och Törunda.

Beskrivning av vägsträckan utifrån angivna karaktärer Plan



Landskapsanalys

Många parametrar spelar in för att ett landskap ska uppfattas som positivt. Ett landskap som uppfattas som rikt uppfattas ofta som unikt och innehåller kulturhistoriska värden. Även uppskattas ett landskap som är varierat och innehåller öppna och slutna partier och innefattar höga naturvärden, våtmarker, kantzoner, betesmarker och bidrar till en hög biologisk mångfald i landskapet.

Väg 56 är en mycket varierad väg som följer topografin och infogar sig i landskapet.

Det förekommer få djupa skärningar eller höga bankar utmed sträckan vilket gör att vägen inte heller är så framträdande för åskådare vid sidan av vägen.

De landskapliga värden, visuellt samt natur- och kulturvärden som finns i området är väl värda att bevara. Utblickarna är särskilt värdefulla i landskapet. Utan dem skulle det över huvud taget inte vara möjligt att uppleva det kringliggande landskapet.

Trädridåer och åkerholmar bidrar till variation och mjukhet i landskapet och är mycket betydelsefulla som rumsbildande enheter.

Väg 56 idag

Vägen rör sig genom ett mycket varierat landskap.

Landskapsanalysen syftar till att redovisa de landskapskarakterer som finns längs med vägsträckan. Öppna och slutna landskapsrum avlöser varandra.

Stråk och utblickar ger idag en variation i vägrummet som är viktiga att bevara för förståelsen av landskapet och ge en varierad trafikantupplevelse.

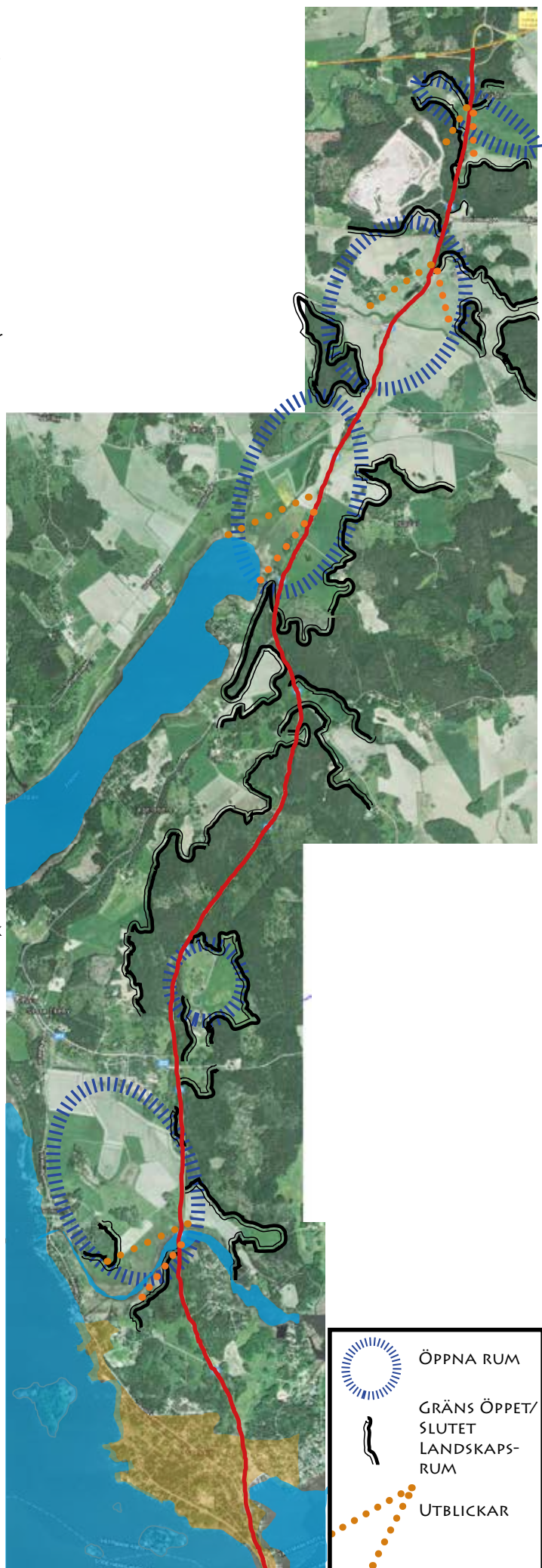
Vägen utgör idag en barriär i landskapet. En utbyggnad kommer att förstärka vägens barriäreffekt. Det blir därför ännu viktigare att tillgodose passager och att de passager och stråk som finns idag förbättras.

Det öppna jordbrukslandskapet ska behållas.



Vy strax innan Mellansundet. Utblicken och den öppna vyn gör det möjligt att skymta vassen och vattnet, vilket är värdefullt och ger platsen identitet och ökar orienterbarheten.

Källa: Google maps



Övergripande riktlinjer för gestaltningen

Planteringar och befintlig vegetation

I projektet eftersträvas att spara befintlig vegetation i största möjliga utsträckning.

Utbyggnaden av vägen innebär ett ingrepp i naturmiljön.

Men en breddning av vägen i befintligt läge innebär snarare att man påverkar en redan påverkad miljö än oexploaterad naturmiljö.

Stödplanteringar i form av brynväxter planteras där intrång i skogsmark görs. Bryn ger en mjukare, mer naturlig övergång från skog till väg och rymmer en hög biologisk mångfald som tillför landskapet en viktig småbiotop.

Tillvaratagandet av att spara befintlig vegetation är ett viktigt mål i projektet. Längs sträckan finns värdefulla inslag av ekar och unik hagmark.

Ett siktstråk skulle kunna öppnas upp vid Boda, strax innan Gruffetåsen genom att röja den täta vegetationen, för att få en utblick över Mälaren när man som bilist kommer norrifrån. Det skulle bidra med en bättre orienterbarhet åt vägen när man kör söderut mot Kvicksund. Vägen skulle få ett ökat värde med en vacker havsutblick över Mälarviken Freden. Detta är ett förslag som sträcker sig utanför vägområdet vilket innebär att en dialog med markägaren måste föras för att få tillgång till dessa åtgärder som ger en vackrare och tydligare väg.

Återförda avbaningsmassor kan användas för att snabbt återställa större schakter eller etableringsytor och tillfälliga upplag. Alla vägslänter skall besås med svagväxande ängsgräs. Extensivt gräs med övervägande magra skogsgräs eller med ängsfrö anpassat till platsen skapar en snabb återväxt så att ytorna täcks och hindrar rotogäs att få fäste och breda ut sig och för att bättre smälta in i landskapsbilden.



Ovan: Exempelbild t v visar krossslänt i anslutning till vägen som ger ett ovårdat, rått intryck i miljön. Exempelbild t h visar samma slänt som är besådd med gräs och bättre ansluter till omgivande landskap



Ovan: Exempelbilder Sådd av ängsfrö eller gräs i för extensiv skötsel och återställning efter exploatering. Källa: Hela Vägen, Vägverket

Planteringar i mittremsan föreslås där vägen breddas till 2+2 mellan Ryterne och Mellansundet. Mittremsan är 2,5 meter bred. Lägre buskplanteringar föreslås för att markera en hållpunkt längs med sträckan och skapa variation i vägrummet för resenären. En lägre buskplantering fungerar som bländskydd från mötande trafik och skapar en behagligare trafikupplevelse. Se sektion s. 8

Vid plantering i mittremsan bör främst val av arter hämtas från den närliggande miljön.

Skötselnivån på sträckan bör inte öka. Målet är att skapa ytor som även över tid bibehåller en estetiskt tilltalande miljö.



Ovan: Exempel på plantering i mittremsa, samt blommande bryn mot intilliggande skog. E4:an öster om Värnamo



Ovan: Exempel på låg plantering i mittremsa (från Karlskoga)



Ovan: Vid Gruffetåsen förekommer idag en brant skärning i åsen med öppen krosslänt. Grusslänten håller sakta på att växa igen av sly men hade fått en snabbare återställning med insådd av gräs.

Masshantering

Åtgärderna och breddningen av vägen genererar ett massöverskott på ca 100 000 m³.

Det önskvärt att massorna omhändertas i närheten av vägen, dels för att minska energikrävande transporter och därmed en negativ miljöpåverkan samt dels för att minska anläggningskostnaderna.

Överskott på massor som inte håller kvalitet för att användas som fyllning för vägen skulle kunna användas för att flacka ut slänter och bakslänter.

Hänsyn till landskapsbilden är en viktig förutsättning som styr valet av lämpliga platser för ev. terrängmodulering.

Ytor som behöver avsättas för masshantering i projektet ska beskrivas med avseende på återställning.

En yta för en huvudetablering på ca 7000 m² kommer att behövas under entreprenadtiden. Var detta kan komma att bli aktuellt behöver utredas vidare i kommande skeden och hur marken skall återställas.

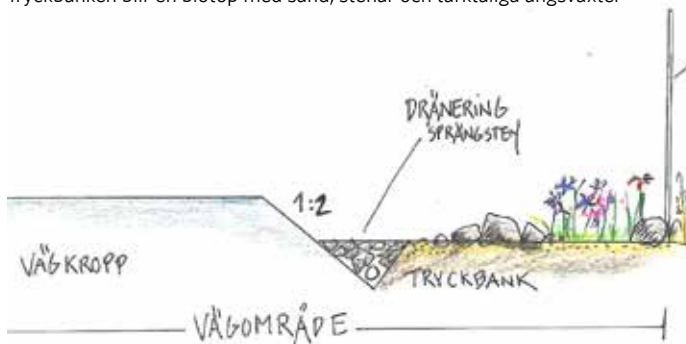
Återförda avbaningsmassor används för att snabbt återställa större schakter eller etableringsytor och tillfälliga upplag. Åkerjord får inte användas som slänttäckning i skogsmark.

Naturvärden

Ett flertal naturvärden kommer att påverkas av breddningen. Kompensationsåtgärder för att återskapa småbiotoper kan vidtas som till och med höjer naturvärdena i landskapet kring vägen. Exempel på åtgärder skulle kunna vara skapandet av bryn vid intrång i skogsmark, som gynnar många arter. Vackra solitära träd, dungar och historiska lämningar ger såväl biologiska som upplevelsemässiga värden i vägrummet. Befintliga tryckbanker förekommer längs vägen och det kompletteras med fler tryckbankar. På de ställen där tryckbankar blir aktuella sås en ängsfröblandning i ett lager av utmagrad, sandblandad jord för att skapa en ny ängsbiotop med blommande perenna växter som naturligt förekommer i väglandskapet. Det blir en biotop där pollinerande insekter kommer att trivas. Sten och block i mindre fraktioner som beaktar trafiksäkerheten läggs ut som blir en hemvist för ödlor och snokar.



Tryckbanken blir en biotop med sand, stenar och tårktåliga ängsväxter



Skiss. Sektion väg och tryckbank som kompensationsåtgärd för en ny biotop i landskapet



Ovan: Exempel på område med mycket höga naturvärden, brukad naturbetesmark på gammal hagmark i höjd med Gruffet. Källa:WSP



Ovan: Ekdunge som utgör en viktig småbiotop i det halvöppna landskapet, Rytternekorset. Källa: Google maps

Riktlinjer för gestaltningen

- Enhetlig gestaltningsmaterialval längs hela sträckan
- Vägen ska även i framtiden ge resenären en positiv upplevelse genom ett varierat landskap
- Nya inslag i vägmiljön ska infogas på ett varsamt sätt.
- Historiska spår i landskapet ska tas till vara
- Spara och utveckla befintliga vegetationsytor

Dagvatten och diken

Vägen kommer att avvattnas genom diken och trummor. Vägens sidoområden anpassas efter omgivande karaktär. Diken ska utformas med skålform enligt normalsektion.

Trumöppningar ska snedskäras eller förses med trumöga istället för rak ände. Brunnar placeras med brunnslocket i nivå med omgivande mark.

Dikeskanter och dylikt föreslås täckas med avbaningsmassor och besås med gräsfröblandning för att snabbt få en naturlig vegetation. Vattnet kommer att infiltreras och viss fördröjning kommer att ske i de öppna diken.

Där mittremsa blir aktuell mellan Gruffet och Bodabäcken, föreslås att svackdiket anläggs med låg buskplantering både för att ge vägrummet ett mjukare intryck och i syfta att fördröja och rena vägdagvattnet.

Förslag

Vägens geometri

Projektet innebär att befintlig väg breddas till mötesfri landsväg mellan Kolbäckskorset och Kvicksund. Mellan Dingtunakorset och Trp Västjädra förses befintlig väg, som är 13 meter bred idag, med mittseparering.

Vägen kommer att byggas ut till växelvis 2+1 väg samt bitvis 2+2 väg, både åt öster och väster samt 1+1 väg där det inte finns möjlighet till breddning (i anslutning till broarna längs väg 56).

Cirka 90 % av det aktuella vägavsnittet har idag en vägsektion på cirka 9 meter och resterande 10 % har en bredd på 12-13 meter. I samband med ombyggnation till mötesfri landsväg kommer vägbanan breddas till huvudsakligen 13 meter. Vägen kommer att breddas växelvis mot öst och väst. Mellan Kvicksund och Mellansundet och Rytternekosser och Mellansundet kan breddningen ske på olika sidor eftersom Mellansundet och bron lämnas orörd.

Mellan Gruffet och Bodabäcken blir det 2+2 väg. De norrgående körfälten får en ny/tillkommande väg bana och en bredd på 19,5 meter.

Hastigheten längs sträckan blir 80-100 km/timme.

Mittremsa

Mittremsan är försänkt för att tekniskt lättare kunna anlägga vägen och inte behöva inkräkta på befintlig väg bana. Vägbanorna avvattas mot mittremsan. Mittremsan ökar även trafiksäkerheten. Under byggtiden kan båda körfälten hållas öppna vilket förbättrar framkomligheten avsevärt.

Slänter

De nya slänterna kommer att anläggas med lutning 1:4 för att få tillräckligt vägområde och 1:2 i bakslänt. (Se sektion nedan.)

Bank

Längs sträckan förekommer hög och låg bank.

Den låga banken är 1-3 meter hög och som hög bank räknas en bank högre än 3 meter.

Räcken används om vägbanken är högre än 3 meter både vid 1:2 slänt och 1:4 slänt.

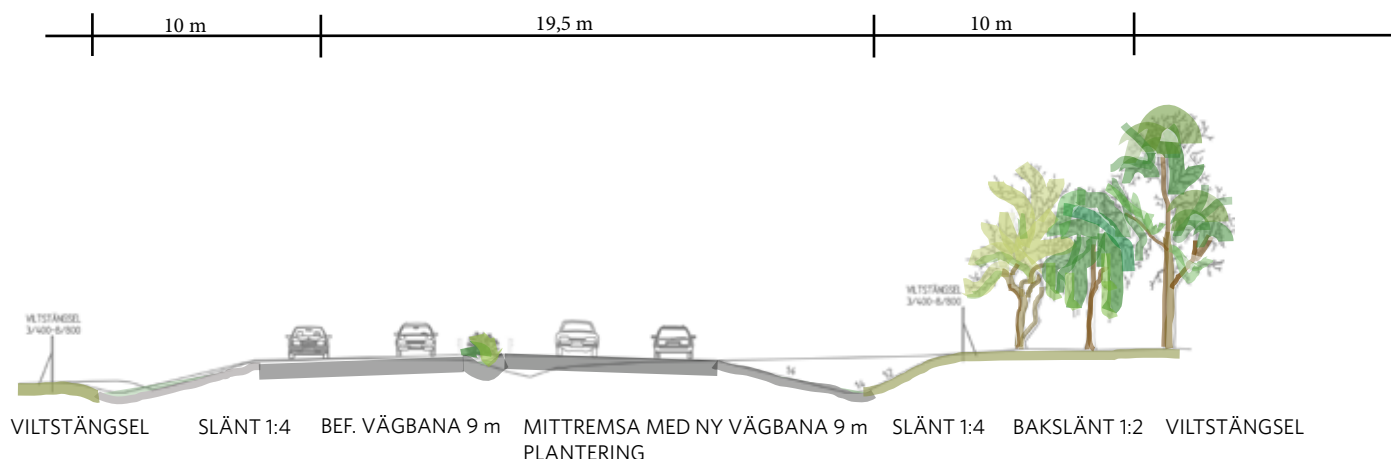
Skärning

Släntlutningen kommer övervägande att vara 1:4 slänt och anslutas till befintlig terräng med 1:2 bakslänt.

Det förekommer inga kända bergsskärningar efter sträckan, däremot en hög skärning på höger sida vid Gruffetåsen men det troligtvis ej berg. Borrprovtagning inte utförd på platsen än men i nuläget planeras inga schakter i berg efter sträckan.

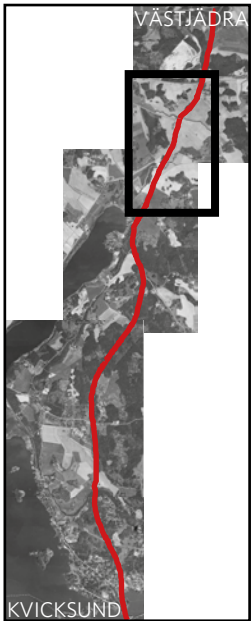
Dagvatten och diken

Vägen avvattas mot diken och trummor. Med hänsyn till avvattning kommer även motstående sida av vägen (som inte breddas) och sidoområden att beröras och slänterna att bli 1:4.



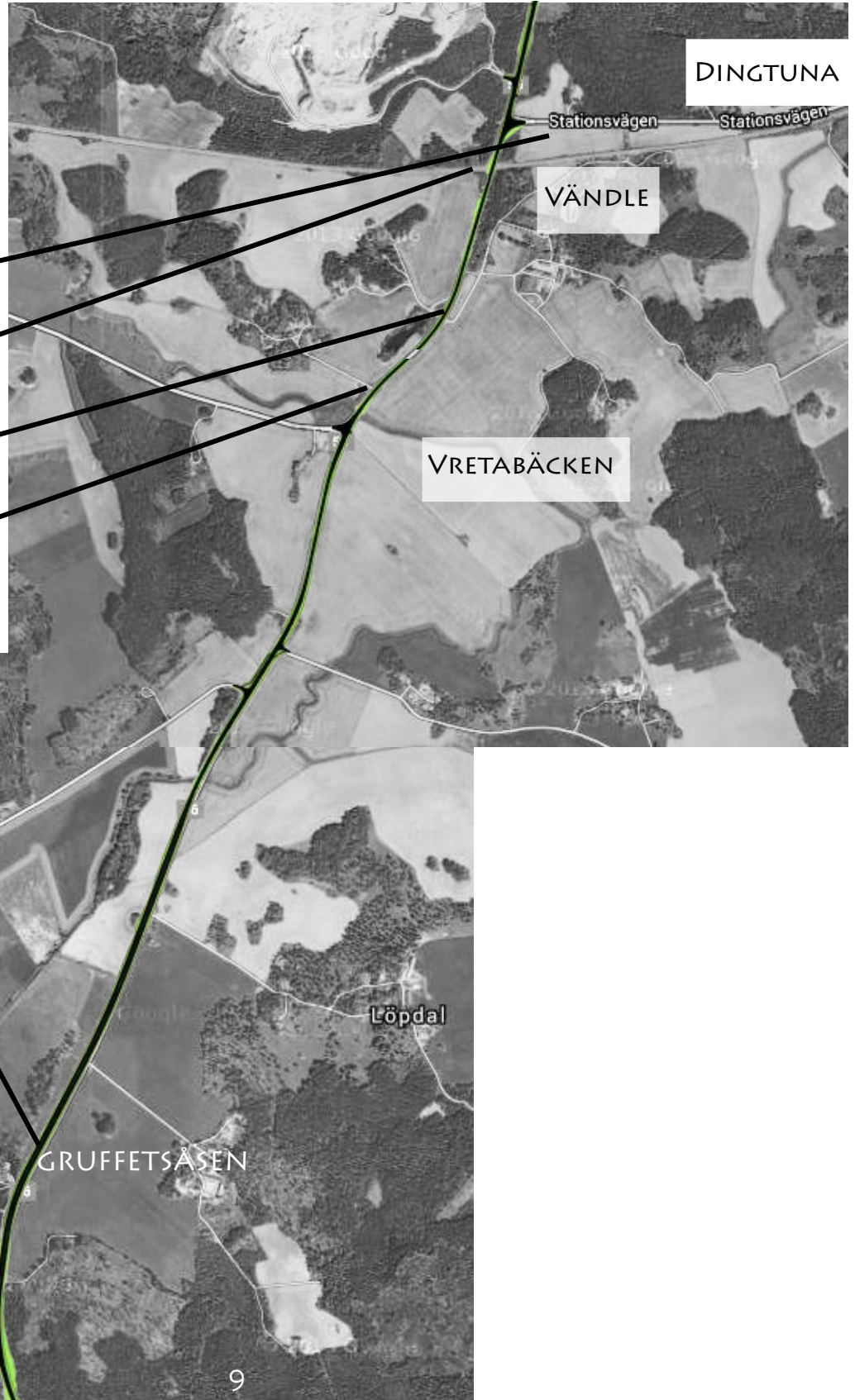
Typsektion 2+2 väg med mittremsa

Delsträcka Gruffet-Bodabäcken Källa: WSP



Förslagets konsekvenser Västjädra-Lagersberg

Ovan: Hela vägsträckan
med markerat vägutsnitt



Mälarbanan

Faupassage eller
viltport vid Dingtuna

Mittseparering

En gångpassage i
plan föreslås vid nytt
busshållplatsläge
Törunda-Vendle

Viltstängsel från
Gruffet ner till
Mellansundet

Gallra sly och ve-
getation för att
öppna upp ett
siktstråk

VÄSTJÄDRA

Förslagets konsekvenser Västjädra-Lagersberg

KVICKSUND

Ovan: Hela vägsträckan
med markerat vägutsnitt

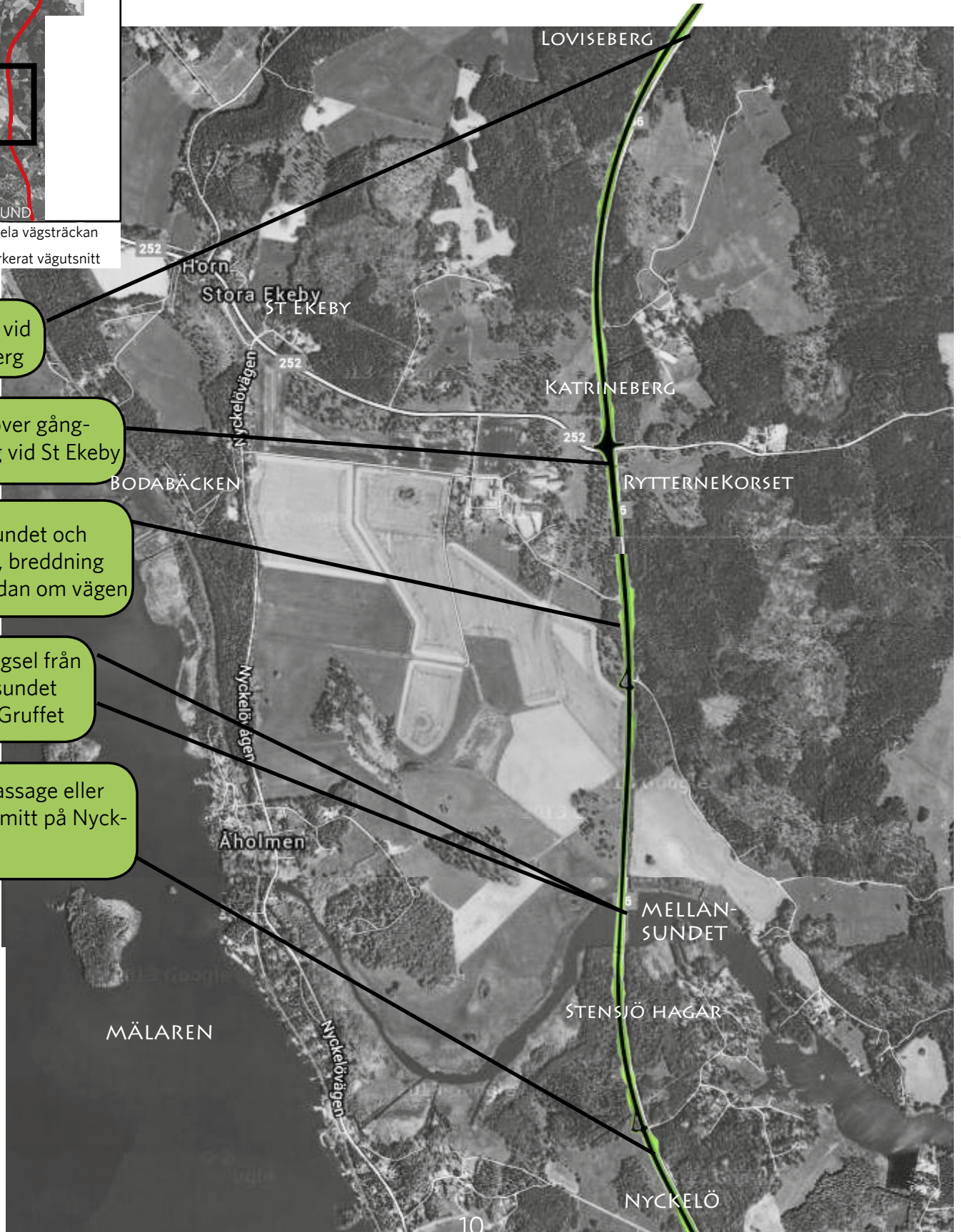
Ekodukt vid
Loviseberg

Ny bro över gång-
cykelväg vid St Ekeby

Mellansundet och
Rytterne, breddning
västra sidan om vägen

Viltstängsel från
Mellansundet
upp till Gruffet

Faunapassage eller
viltport mitt på Nyckelö



MÄLAREN

Vägutrustning

Vägräcken

Räcken påverkar vägmiljön på ett visuellt negativt sätt. Däremot kan en mittseparering ge känslan av ökad trygghet och på så sätt bidra till en förhöjd trafikantupplevelse. Målet är att minimera sträckorna med räcke.

Både sidoräcken och mitträcken förekommer längs aktuell sträcka för väg 56.

Vägen mittsepareras med ett vajerräcke med undantag finns framförallt på sträckan mellan Kolbäckskorset och Dingtunakorset. Denna sträcka undantas från åtgärder typ breddning och mitträcke.

Där banken är högre än 3 meter behövs räcke trots en flack 1:4 slänt.

Där det förekommer brantare 1:2 slänt blir räcke nödvändigt. I detta vägplanskede bestäms inte vilken typ av räcken som blir aktuella, det bestäms senare i förfrågningsunderlag eller bygghandling. Vid brofundament och högre banker kan högkapacitetsräcke vara nödvändigt.



Exempel på balkräcke W-profil.
(Källa ATA)

Byggnadsverk

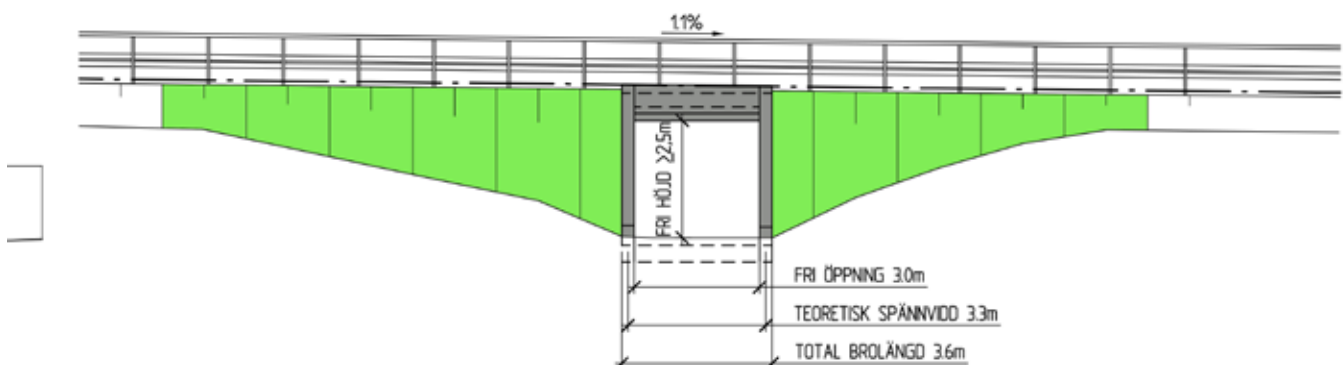
Över Vretabäcken och Gruffetbäcken blir det nya broar men den nya vägen kommer att anpassas och smalna in och fortsätta vara 1+1 väg över broarna. Den ena bron kommer att breddas något och den andra behålla sina befintliga mått. Inom det aktuella vägavsnittet finns tre vägbroar över vattendrag och två vägportar. Fyra vattendrag passeras längs med väg 56 med sju passager. Alla vattendrag mynnar ut i Mälaren.

Vägbroarna och en av vägportarna skulle kunna få åtgärder för att fungera som faunapassager, hur dessa ska utformas måste utredas ytterligare i nästa planskede.

Vägporten med järnvägsspår är ej lämplig som faunapassage på grund av höga trafikflöden och avsaknad av släntområden bredvid järnvägsspåren.

En ny gång-cykelport vid St Ekeby blir aktuell, se elevation nedan. Insidan föreslås målas i en ljus kulört. GC-portens slänter ska anslutas och anpassas till vägens slänter. Slänterna ska besås med gräs.

Kvicksundsbron kommer inte att åtgärdas inom projektet., 9 meter i bredd kvarstår



Elevation

Bro över GC-väg vid St Ekeby Källa: WSP

Viltstängsel

Viltstängsel förekommer inte alls idag längs med väg 56, men enligt Trafikverkets riktlinje för viltstängsel (TDOK 2014:0115) skall åtgärder för att förhindra att vilt kommer upp på vägen vid om- eller nybyggnation av vägar med mötesseparering.

Vägavsnittet är också det mest olycksdrabbade i hela länet varför viltstängsel längs hela det aktuella vägavsnittet förordas. Eftersom viltstängsel starkt bidrar till att öka vägens barriärpåverkan, för både djur och människor, är det extra viktigt med åtgärder som minskar barriäreffekten för vilt i området. Upp-sättning av viltstängsel utgör även en sociala och visuell barriär. Det är framförallt sträckan från Mellansundet till Gruffet i skogspartierna som viltet rör sig. Kring Rytterne finns en dov-hjortstam. Från Rytternekorset och söderut finns två ganska markanta viltpassager där det ofta sker olyckor med vildsvin. Den åtgärd som bör prioriteras högst längs det aktuella vägavsnittet är anläggandet av en ekodukt någonstans längs det större sammanhängande skogspartiet längs sträckan vid Loviseberg.

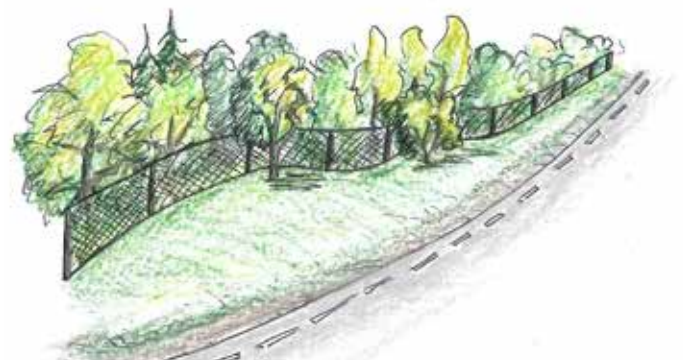
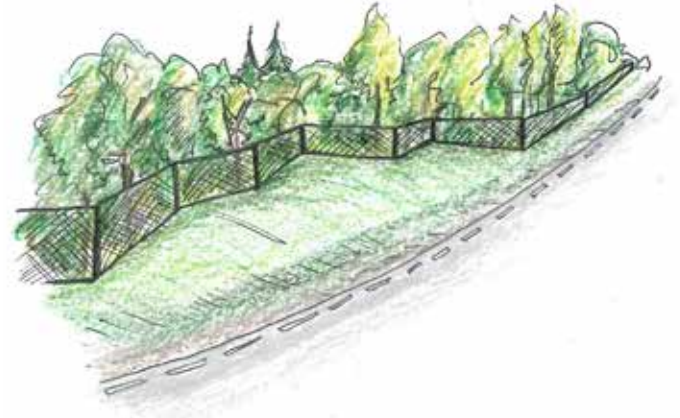
Längs det aktuella vägavsnittet finns ytterligare tre sträckor där viltolycksrisken är hög; mellan Stora Ekeby och Sjöholmen, vid Dingtuna, samt mitt på Nyckelön. Längs dessa sträckor föreslås anläggning av faunabro eller viltport beroende på vad topografin tillåter.

Det finns olika typer av stängsel med syfte att avvisa vilt från vägbanan och typen av stängsel samt höjd bestäms utifrån stängslets målarter. Stängslet ska skydda viltet från att komma ut på vägen men också leda viltet till passagerna. Viltstängset ska vid de angivna passagerna ovanutformas så att de hinrar de målarter som rör sig just där.

Vägbroar 19-187-1 och 19-503-1 utgör vandringshinder för utter och här föreslås att strandpassager eller intilliggande torrtrum-mor anläggs.



Ovan: Skogspartierna vid Gruffet där mycket vilt passerar vägen



Ovan: Skisserna visar 2 exempel på placering av viltstängsel. I båda är stängslet placerat i skogsbrynet och följer topografin väl. I nedre exemplet får stängslet en mindre framträdande roll när det på ett mjukare sätt anpassas till terrängen. Vegetation på båda sidor gör stängslet mindre markant. Källa: WSP



Exempelbild på bra placering av viltstängsel, infogat i terrängen mellan vegetationen och som följer topografin. Källa: Vägen, en bok om vägarkitektur

Bulleråtgärder

Fysiska bullerskydd, som plank och vallar, medför negativa konsekvenser på landskapsbildningen men utgör även sociala och visuella barriärer. Breddning av vägen kommer att ge ökat buller för boende i anslutning till vägen vilket innebär att det blir aktuellt med bulleråtgärder. Fastighetsnära lösningar är alltid eftersträvarvärda. De aktuella fastigheter i anslutning till vägen som berörs av buller, kommer att få fasadåtgärder. Fasadåtgärder är ett sätt att förbättra befintliga fasaders ljudreduktion. Projektering av fasadåtgärder för befintliga bostadsbyggnader handlar exempelvis om byggnadens konstruktion, material och utförande av fasaden. I Kvicksund behövs dock en vall med bullerplank på krönet vid den tätortsbebyggelse som ligger relativt nära 56:an. Vallen blir 270 meter lång och 2 meter hög. Planket behöver vara en meter och ska smälta in i omgivningen med den bebyggelse som ansluter till planket och vara så underhållsfritt som möjligt.

Den övergripande gestaltningsidén är att i så liten utsträckning som möjligt addera onödiga element (anläggningskompletteringar, exempelvis skyltar, räcken, plank och belysning) kring vägen.

Belysning

Målet med belysning är att ge god visuell ledning och överblickbarhet och trygghet och upplevelse för trafikanterna. Alla korsningar skall vara belysta och befintlig belysning vid korsningar åtgärdas så att dagens VGU-krav uppfylls. Samtliga armaturer får LED-teknik.

Busshållplatserna skall vara väl upplysta.

Skyltar

Antalet skyltar och skyltstorlek minimeras så långt det är möjligt för att inte störa utblickar och ge en plottrig vägmiljö som stör trafikupplevelsen. Skyltar placeras för att inte skymma de befintliga utblickarna och med stor omsorg till platsens förutsättningar. Topografi, vegetation och bebyggelse används för att ge vägmärket visuellt stöd.

Stativ för stolpar ska samordnas med övrig utrustning avseende form, färg, material och skala. Formspråket ska vara



Ovan: Exempelbild på mindre bra placering av vägs skylt.

Baksidan stör en viktig utblick efter ett skogsparti E18. Källa: Google maps

Sidovägar

Tillkommande sidovägar passas topografiskt in, i nivå med det omgivande landskapet.

I det öppna jordbrukslandskapet är det viktigt att obrukbara eller svårskötta kilar undviks, som med tiden riskerar att växa igen och hindra utblickar.

Gång- och cykelvägar

En gångpassage i plan föreslås vid nytt busshållplatsläge Törunda-Vendle (se text om busshållplatser nedan).

På sträckan mellan korsningarna där Mälardalsleden passerar över väg 56, föreslås en passage i plan. I anslutning till passagen föreslås en parallell gång- och cykelväg som ansluter till väg 525 och väg 529 (Se Förslagets konsekvenser s 9).

Busshållplatser

Busshållplatserna Törunda och Vendle nedre (se Förslagets konsekvenser s 9) föreslås få ett nytt gemensamt läge på östra och västra sidan av väg 56. Hållplatserna utformas som fickhållplatser med väderskydd. Vägen breddas och får en mittseparering och en tydlig, anvisad passage i plan över vägen i detta läge. Passagen utformas med mittrefug på 2 meter för oskyddade trafikanter. Busshållplatserna ska vara väl upplysta.

Sammanfattning Förslag till gestaltning:

- Ta fram värdefullt siktstråk vid Boda, strax innan Gruffetåsen när man kommer norrifrån
- Plantering av mittremsan med lägre, tåliga buskar som höjer trafikantupplevelsen
- Insådd av gräs för att täcka grus och kross i slanter för att få vägen att bättre smälta in i landskapsbilden.
- Minimera nya element längs vägen för att inte störa utblickar
- Där vägen gör intrång i skogsmark föreslås bryn skapas för att öka den biologiska mångfalden.
- Tryckbankar föreslås bli en småbiotop för pollinerande insekter och kräldjur.

Drift och underhåll

Det är viktigt att hitta smarta lösningar i vägområdet som kräver så lite skötsel och underhåll som möjligt och ändå fungerar praktiskt över tid. Vägslänter gräsbesås för snabb etablering samt hindra ogräs från att ta över. Slänterna slås en gång om året. Sidoräcken placeras 1 meter från vägbanekanten för att underlätta snöröjning. Planteringar i mittremsan ska vara lättskötta och robusta.

Skötsel

Skötselnivån på sträckan bör inte öka. Målet är att skapa ytor som även över tid bibehåller en estetiskt tilltalande miljö.

Källor:

- Vägbilder 100805 Dokumentdatum 20151019, Trafikverket
- Kulturarvsanalys, WSP
- PM Trafik och vägutformning, WSP
- Vägen, en bok om vägarkitektur, Benny Birgersson, 2006, Vägverket
- Hela vägen, Vägverket, 1999

Rekommendationer inför fortsatt arbete

De intentioner som beskrivs i detta gestaltungsprogram ska föras vidare till nästa fas av projekteringen. De tankar och idéer som genomsyrat vägplaneprocessen ska även arbetas in i förfrågningsunderlaget.

Projektering av exempelvis skyltning ska ske i samarbete med gestaltungsansvarig för att skyltarna inte placeras så att de onödigt skymmer utblickar i landskapet.

Gallra för att lyfta fram viktiga siktstråk t ex vid Bodabäcken ut över Mälarviken Freden.

Hur överskottet av massor ska användas måste utredas vidare. Massorna föreslås hanteras inom projektet för att undvika transporter som kostar pengar och belastar miljön. Där en hög bank ansluter till jordbruksmark kan slänten flackas ut och ev återgå till jordbruksmark.

Vid breddningen av vägen kommer vegetation att påverkas. Vid intrång i skogsmark kan bryn skapas som en kompensationsåtgärd. Anläggningen av bryn bör vara lövarter.

Nya tryckbankar skulle kunna utformas för att få ytterligare en funktion som biotop med lager av sand och sten och block för pollinerande insekter och kräldjur. Var detta blir aktuellt och hur de utformas måste utformas i detalj i nästa skede.

Låga planteringar, på de ställen där det blir aktuellt med en mittremsa ska ha en funktion som bländskydd.

Var och hur viltpassager ska utformas måste beslutas i nästa skede. Utformning av anslutningar och marken kring fauna-passager och ekodukt måste bearbetas noga.



Trafikverket, Box 1140. 631 80 Eskilstuna
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se