

PM Miniutredning Gestaltning

Tillbyggnad av en gång- och cykelväg i område för riksintresse

Väg 268 mellan Upplands Väsby och Vallentuna



Trafikverket

Postadress: Solna Strandväg 98, 171 54 Solna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Miniutredning Gestaltning

Författare: Rebecca Rönmark, Emma Cronholm, Ylva Othzén och Rickard Kragner, Norconsult Sverige AB

Dokumentdatum: 2023-11-27

Ärendenummer: TRV 2021/139596

Åtgärdsnummer: V8443811

Uppdragsnummer: 1084634

Kontaktperson: Fredrik Emmot, Trafikverket

Innehåll

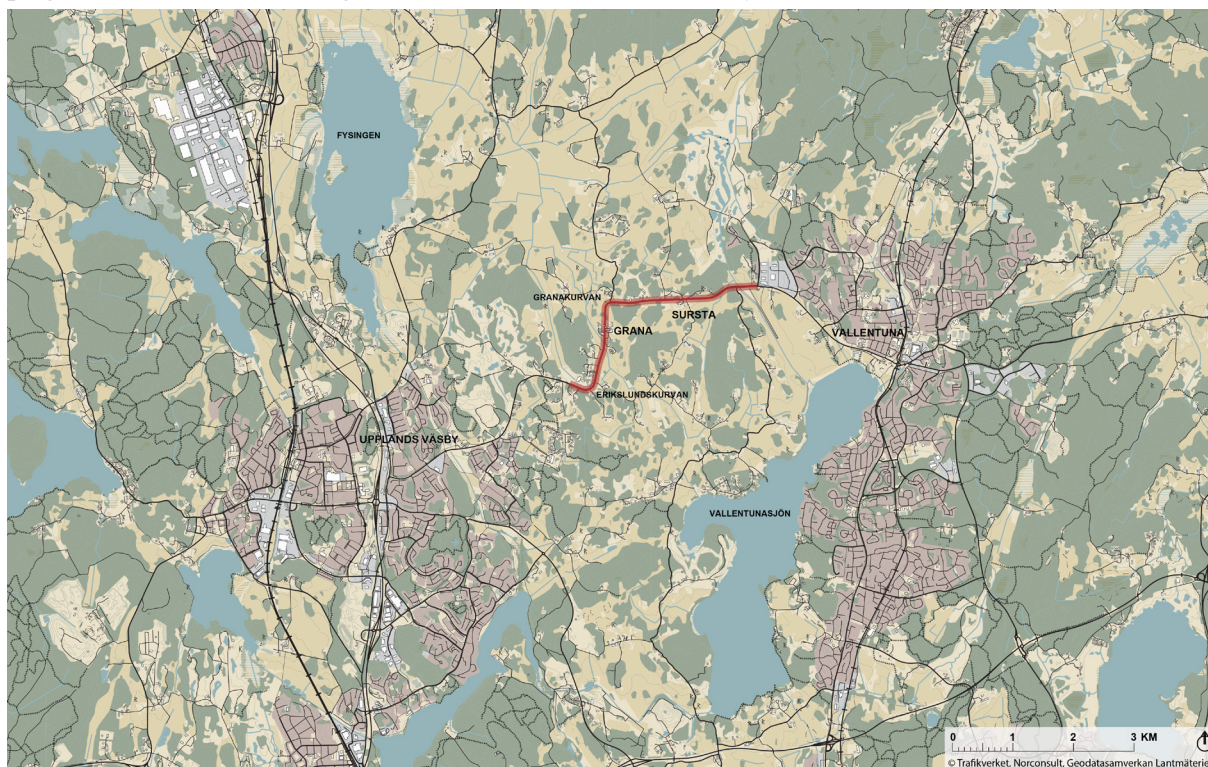
1. Inledning	5
1.1. Bakgrund och syfte.....	5
2. Beskrivning av området.....	7
2.1. Landskapet idag.....	7
2.2. Landskapets tidsdjup och kulturarv	8
3. Landskapets känslighet och potential	9
3.1. Landskapets känslighet	9
3.2. Landskapets potential.....	9
4. Gestaltning	10
4.1. Gestaltungsprinciper.....	10
4.1.1. Typsektioner.....	10
4.1.1.1. Anpassning till topografin och slänthantering	13
4.1.1.2. In- och utfarter	15
4.1.1.3. Busshållplatser	15
4.1.1.4. Material	16
4.1.1.5. Vägutrustning.....	16
4.1.1.6. Vegetation.....	17
4.1.1.7. Kompensation.....	17
5. Fortsatt arbete.....	18

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Trafikverket planerar att anlägga en ny gång- och cykelväg intill befintlig väg 268 mellan Upplands Väsby i väster, genom bland annat Grana och Sursta till Vallentuna i öster (se rödmarkerad sträcka, Figur 1). Vägen är relativt tungt trafikerad och används bland annat för transport av farligt avfall i Stockholm. Sträckan saknar passager, övergångar och separering för gående och cyklister vilka är hänvisade till körbanan. Längs aktuell vägsträckning, som tillsammans med omgivningen utgör ett riksintresse för kulturmiljövården, finns två mycket kraftiga kurvor; Granakurvan och Erikslundskurvan. Vägens bredd och kurvornas snäva utformning är en bidragande faktor till att det sker många trafikolyckor i området.

Trafikverkets förhoppning är att vidta nödvändiga åtgärder för att väg 268 ska bli säkrare och få en ökad framkomlighet. Utredningar för stora delar av vägen, även sträckor utanför aktuellt område, har pågått under många år. För aktuell sträcka har framdriften försvårats bland annat på grund av att området utgör ett riksintresse för kulturmiljövården.



Figur 1. Röd linje markerar aktuell vägsträckning som ligger mellan Upplands Väsby i väster och Vallentuna i öster.

Det här dokumentet ansluter till PM Miniutredning, daterad 2023-05-25. Utredningen avsåg att beskriva konsekvenserna för kulturmiljön och de kulturhistoriska värdena i området intill väg 268 (Vallentunavägen-Väsbyvägen) vid en eventuell förändring av gaturummet som idag har en hastighet på mellan 50–70 km/h.

Tre alternativ utreddes;

- Tillbyggnad av en gång- och cykelväg längs den norra sidan av vägen samt en breddning

av befintlig väg och ökad radie i kurvor för att trafikanter på ett säkert sätt ska kunna uppnå en hastighet av 60 km/h.

- Tillbyggnad av en gång- och cykelväg längs den norra sidan av vägen samt en breddning av befintlig väg och ökad radie i kurvor för att trafikanter på ett säkert sätt ska kunna uppnå en hastighet av 80 km/h.
- Tillbyggnad av en gång- och cykelväg längs den norra sidan av vägen.

Miniutredningen visade att det finns risk för att värden av riksintresse för kulturmiljövården påtagligt skulle skadas och att bland annat läsbarheten av det historiska och förhistoriska landskapet kan minska, men att de två förstnämnda alternativen skulle medföra avsevärt fler negativa konsekvenser än det sistnämnda alternativet. Utredningen presenterades för Länsstyrelsen som var försiktigt positiv till att Trafikverket fortsätter att utreda alternativet med enbart en gång- och cykelväg längs den aktuella sträckan (se röd markering, Figur 1). Det här dokumentet är således en del i utredningen och avser att i tidigt skede belysa vad som, ur gestaltningssynpunkt, bör beaktas och eftersträvas vid ett sådant scenario.

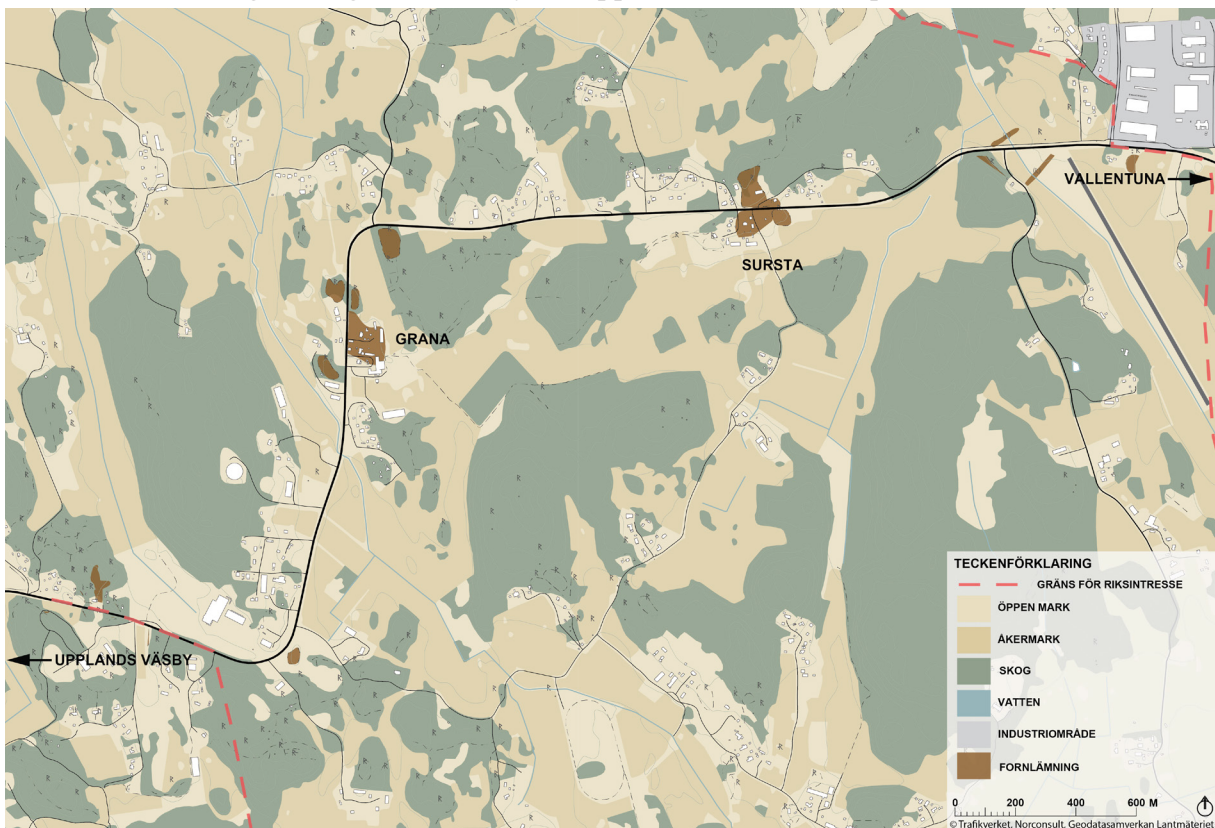
2 Beskrivning av området

2.1 Landskapet idag

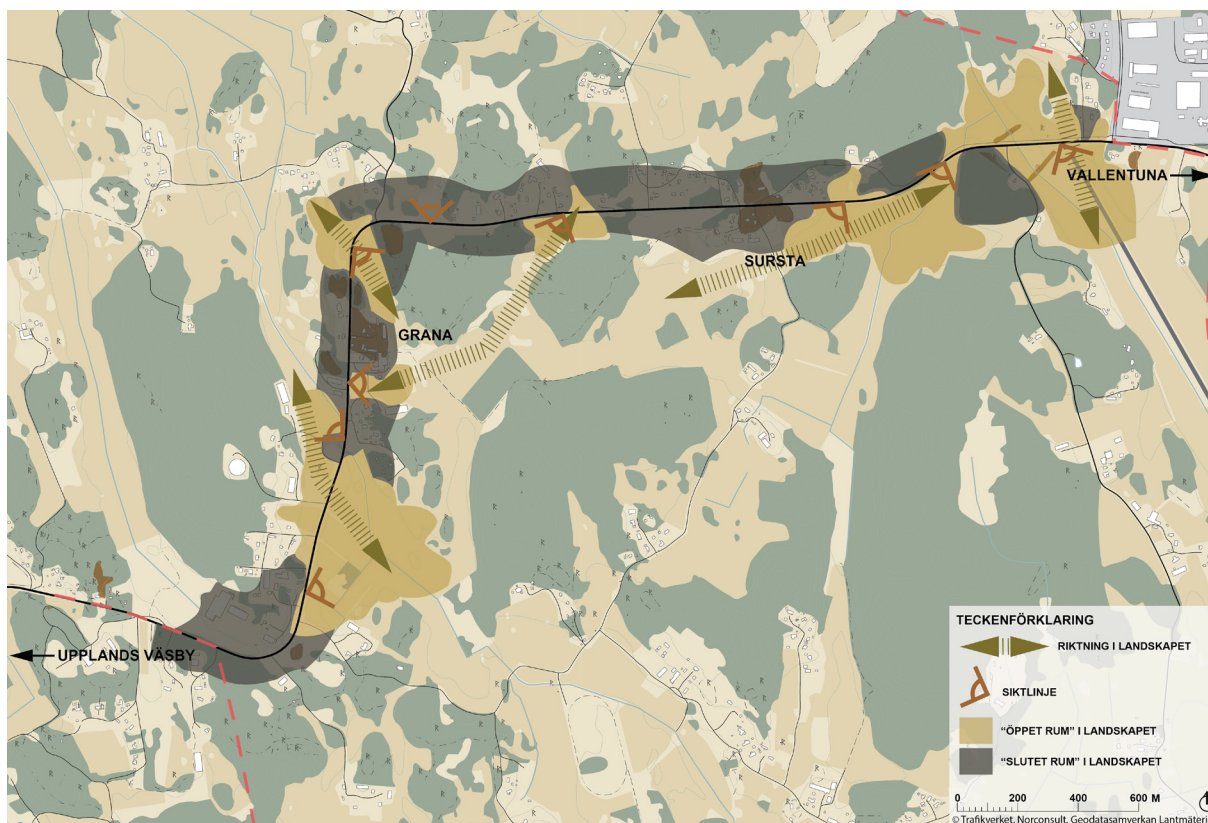
Väg 268 slingrar sig genom ett smått kuperat och mosaikartat landskap med öppna betes- och jordbruksmarker, skogbeklädda ytor och åkerholmar med berg i dagen, spridd gårdsbebyggelse och små verksamhetsområden. Avsaknaden av moderna inslag längs vägen är stort och den historiska läsbarheten är tydlig, bland annat på grund av många fornlämningar i form av exempelvis gravfält och bytomter med lång platskontinuitet som finns i anslutning till vägen men även på grund av den jordbruksverksamhet som under årtusenden har satt sin prägel på området.

Vägen, vars asfaltskulör har bleknat över tid, är anpassad till landskapets småskaliga karaktär. Den är väl inpassad och något inklämd i landskapet och har en sträckning som med tiden blivit en naturlig del av landskapet. Terrängen höjer eller sänker sig relativt snabbt intill vägens båda sidor. Bebyggelsen, som till övervägande del är byggd i trä med faluröd kulör, ligger i nära anslutning till vägen och är samlad i små grupper. Material och kulörer harmonierar och smälter in i omgivningen och går i samklang med det småskaliga uttryck som karakteriserar området.

Tomtgränser markeras av stängsel, plank, häckar, staket, murar och inhägnader för betesdjur, vilka bidrar till variation och rytm längs sträckan. Belysningen utgörs av höga och varmförzinkade fackverksstolpar med en armatur. Den högre vegetationen består framför allt av barr- och lövträd, så som gran, tall och björk. Volymerna i landskapet och dess placering i förhållande till vägen skapar dynamik i området och en växelverkan mellan öppna och slutna rum. Se Figur 2 för markanvändning och Figur 3 för analys av upplevelsen av landskapet.



Figur 2. Beskrivning av markanvändningen i området för aktuell sträcka.



Figur 3. Analys av upplevelsen av landskapet längs aktuell sträcka.

2.2 Landskapets tidsdjup och kulturarv

Många av länets riksintressen har lämningar med förhistorisk bakgrund. Det som är speciellt med just detta riksintresse är att det finns exceptionellt många olika och samverkande lämningar i landskapet där just vägsträckningens betydelse har lyfts fram särskilt. Det är viktigt att betona att det är hela landskapsbilden med dess beståndsdelar, såsom tomtgränser, vägsträckning, fornlämningar och relationen dem emellan som utgör riksintresset.

I Grana och i Sursta finns gravfält och bytomter som kan kopplas till förhistorisk bebyggelse alldeles intill vägens båda sidor. Tomterna har förhistoriska rötter och förbindelsen mellan dessa avspeglas i nuvarande vägsträckning. Fornlämningar och runinristningar samt stensträngssystem som visar på förhistoriska hägnadssystem, är viktiga inslag i områdets kulturhistoriska arv. Troligtvis skulle en arkeologisk utredning visa att lämningarna har en mer omfattande utbredning än vad som idag är känt. Se Figur 2 för utbredning av de hittills kända fornlämningarna samt PM Miniutredning för fördjupad information om områdets kulturarv.

3 Landskapets känslighet och potential

3.1 Landskapets känslighet

En ny gång- och cykelväg skulle innebära att delar av de skogbeksädda ytorna samt delar av betes- och jordbruksmarken skulle försvinna för att ge plats åt ett bredare gaturum som skulle kunna upplevas som mer dominant i landskapet. Längs sträckor i Grana och Sursta skulle intrång på tomtmark vara nödvändigt. Ett möjligt scenario med negativa följd effekter är att boende väljer att flytta, vilket kan leda till avetablering av befintlig bebyggelse och därmed att småskaligheten med bebyggelse tätt intill vägen försvinner. Eftersom många av tomtplaceringarnas utbredningar utgör riksintresse, skulle även en breddning av vägen medföra att dessa historiska spår påverkas negativt. Dessutom kan en indragen placering och ett nytt utförande av avskärmningarna längs tomtgränserna resultera i att områdets karaktär förändras.

En ny gång- och cykelväg kan även innebära intrång i två gravfält längs vägens båda sidor i Grana. Dessutom skulle det vara nödvändigt med intrång på gravfältet norr om vägen i Sursta. I Sursta ger vägen inte någon lika särpräglad ålderdomlig karaktär som längs övriga sträckor, utan sträcker sig rakt genom sentida bebyggelse i norr och forntida bebyggelse i söder. En eventuell ombyggnation skulle dock minska kopplingen mellan gravfältet och den forntida bebyggelsen.

I PM Miniutredning framhölls även att nya på- och avfarter och de säkerhetsåtgärder som behövs för dessa kan leda till negativ påverkan på områdets kulturhistoriska arv, både vad gäller utbredning och påverkan på områdets karaktär. Eftersom de historiska lämningarna sannolikt har en större utbredning än vad som idag är känt skulle en tillbyggnad troligtvis innebära att intrånget i den typen av ytor blir ännu mer omfattande. För utbredning av hittills kända fornlämningar se Figur 2.

3.2 Landskapets potential

Om man bortser från de aspekter som har en negativ påverkan på det kulturhistoriska arvet kan en gång- och cykelväg innebära en ökad säkerhet för gång- och cykeltrafikanter samtidigt som området skulle bli mer tillgängligt. Därmed ökar även de rekreativa möjligheterna. Den ökade tillgängligheten kan resultera i att vägen inte upplevs lika barriärskapande som idag. Skalan och hastigheten på platsen skulle troligtvis, för de som färdas längs vägen, också uppfattas som mindre eftersom gång- och cykeltrafiken är separerad från biltrafiken. En eventuell tillbyggnad kan även medföra andra förbättringar, som exempelvis ett mer omhändertaget uttryck för gaturummet och bebyggelsen intill. Dessutom skulle en insats längs gång- och cykelvägen kunna medföra att den biologiska mångfalden gynnas och att gröna samband kan stärkas.

Det är även viktigt att ha ett tidsperspektiv centralt i diskursen om vilka positiva och negativa effekter en tillbyggnad kan medföra eftersom gång- och cykelvägen och övriga tillägg som behöver göras med tiden också kommer att vara en del av landskapet och dess historia.

4 Gestaltning

4.1 Gestaltungsprinciper

För att en komplettering av väg 268 med en ny gång- och cykelväg ska harmoniera och smälta in i landskapet med så få negativa effekter på kulturmiljön som möjligt, bör tillägg och förändringar ske med stor aktsamhet och hänsyn till områdets karaktär och historia. Målet bör vara att en eventuell tillbyggnad inte ska påverka de historiska spåren mer än absolut nödvändigt och att en förändring av gaturummet näst intill ska vara omärkbar.

Längs vissa sträckor kan det vara acceptabelt att gaturummets avtryck blir mer utbrett för att harmoniera med omgivningen. Längs andra sträckor som har en känslig intilliggande miljö, exempelvis gravfält, bytomter, byggnader, avskärmningar, eller snabba terränghöjningar bör det vara lämpligt att försöka minimera utrymmet för en eventuell tillbyggnad. Nya tillägg bör följa befintlig vägsträckning och i största möjliga mån begränsas. En strävan att vägen inte ska förmedla ett bredare eller ett modernt och urbant uttryck är viktigt. Längs vissa sträckor kan kraven som ställs i VGU innebära konflikt avseende trafiksäkerhet kontra intrång. För att vägsträckningen och intilliggande område ska kunna behålla sin småskaliga karaktär, med subtila historiska spår som får leva vidare, samtidigt som en bra funktion av gaturummet uppnås bör möjligheten att göra avsteg från kraven i VGU utredas.

I det här avsnittet beskrivs generella gestaltungsprinciper som bör eftersträvas vid en eventuell tillbyggnad av en gång- och cykelväg i område för riksintresse längs väg 268.

4.1.1 Typsektioner

I PM Miniutredning arbetades två varianter av typsektioner fram, en med kantstöd och en med skåldike. Sektionerna redogör i stora drag för hur gaturummet skulle se ut om befintlig väg, längs den norra sidan, skulle kompletteras med en gång- och cykelväg. De olika varianterna, som redovisas på sida 11-12 (Figurer 4-9), är illustrativt redovisade och skiljer sig åt vad gäller utrymmebehov och bör därför individuellt justeras och anpassas beroende på omständigheterna intill vägen.



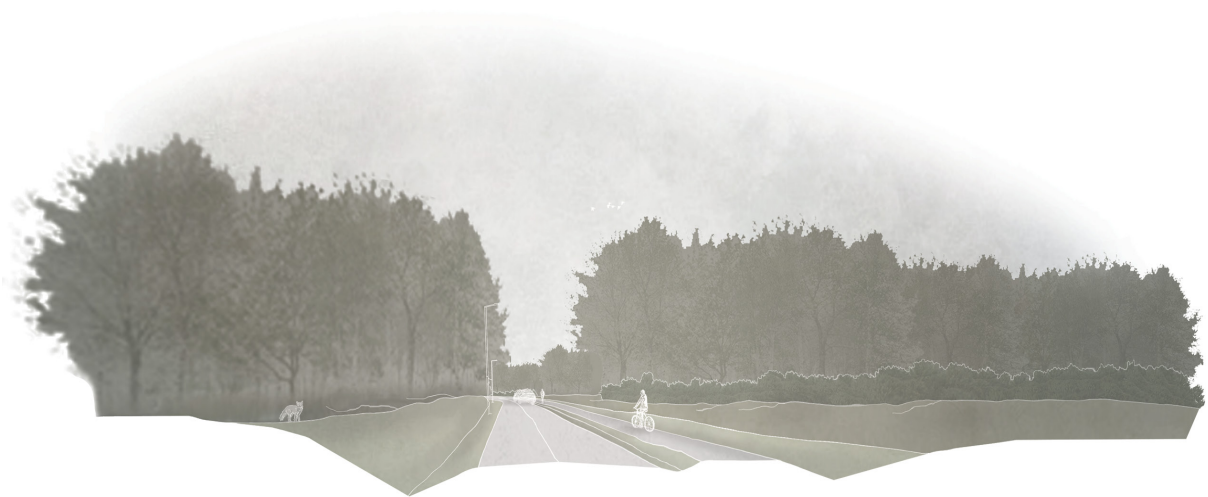
Figur 4. Illustrativ skiss. I trånga eller känsliga gatussektioner avgränsas gång- och cykelvägen med kantstöd mot körbanan. Avvattningsmöjligheter bör utredas för att minimera utrymmesbehov för eventuella tillägg.



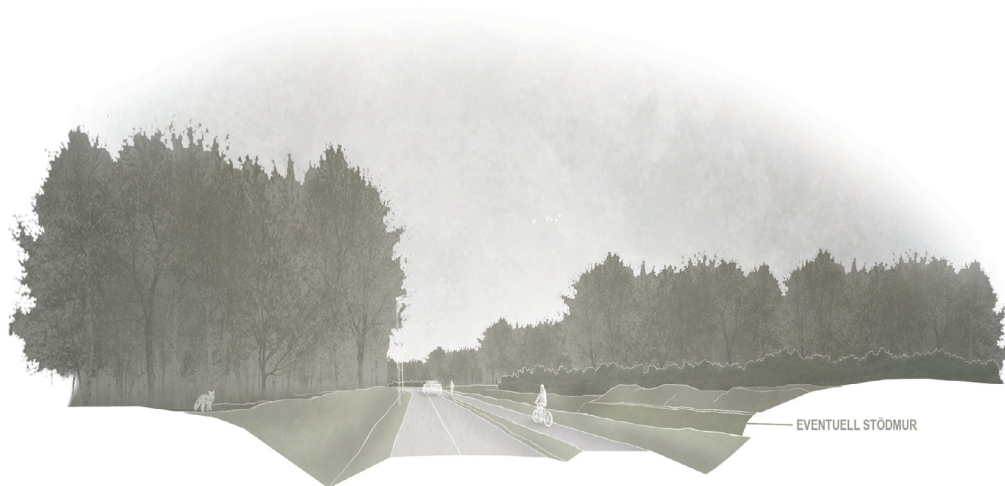
Figur 5. Illustrativ skiss. Gång- och cykelvägen avgränsas med kantstöd mot körbanan. Inner- och ytterslät ansluter till omgivningen.



Figur 6. Illustrativ skiss. Gång- och cykelvägen avgränsas med kantstöd mot körbanan. Innerslät ansluter till omgivningen.



Figur 7. Illustrativ skiss. Gång- och cykelvägen avgränsas med skåldike mot körbanan. Inner- och ytterslänt ansluter till omgivningen.



Figur 8. Illustrativ skiss. Gång- och cykelvägen avgränsas med skåldike mot körbanan. Inner- och ytterslänt ansluter till omgivningen. Eventuellt behov av stödmur.



Figur 9. Illustrativ skiss. Gång- och cykelvägen avgränsas med skåldike mot körbanan. Innerslänt ansluter till omgivningen. Flackare slänt där möjligt.

4.1.1 Anpassning till topografin och slänthantering

För att gaturummet ska förmedla en enhetlig och sammanhållen karaktär bör en ny gång- och cykelväg följa och ligga i nivå med befintlig vägdragning samt ta hänsyn till områdets topografi.

Man bör utreda möjligheten att den nya tillbyggnaden kan ligga i samma sträckning som redan befintliga vägstrukturer, såsom den grusade vägen i områdets södra del och sommarvägen i områdets östra del, eller den grusade vägen söder om Grana (se Figur 13). Längs dessa sträckor skulle i sådant fall en gång- och cykelväg anta ett uttryck som inte skiljer sig så mycket från hur det ser ut idag.

Vid känsliga sträckor bör ny gång- och cykelväg ansluta längs befintlig väg och avgränsas med ett kantstöd mot körbanan. Längs vissa sträckor som ligger i skärning med en omgivande terräng som är känslig eller som snabbt höjer sig, exempelvis sträckan mellan de historiska lämningarna i Sursta (se Figur 10), bör möjligheten att göra avsteg från kraven i VGU utredas för att exempelvis minska cykelbanans bredd. Eftersom skäldiken längs känsliga sektioner troligtvis inte är möjligt på grund av platsbrist blir avttningslösningar svårlösta problem som behöver lösas.

Längs andra sträckor som ligger i skärning men som inte innebär någon direkt konflikt med drastiska terränghöjningar eller kulturhistoriska arv, exempelvis sträckan vid busshållplatsen i västra delen av Sursta (se Figur 11), kan det komma att krävas åtgärder som i stället skapar en negativ visuell påverkan på landskapets nuvarande uttryck, exempelvis en stödmur. Om stödmurar kommer att vara nödvändiga bör dessa gestaltas med stor hänsyn till omgivningen så att de smälter in i landskapet. Dessutom bör de inte efterlikna exempelvis de stensträngar (se Figur 12) som finns i området eftersom de därmed riskerar att vilseleda betraktaren avseende vad som är nytt respektive gammalt.



Figur 10. Känslig sträcka i bergskärning.



Figur 11. Eventuellt behov av stödmur intill gång- och cykelväg.



Figur 12. Befintliga stensträngar som förekommer i området.

Slanter bör hanteras olika beroende på vägens olika förutsättningar. Flackare slanter med avrundad slänthot och slänthkrön bör eftersträvas där det är möjligt, exempelvis vid gräs- eller hagmarker. Brantare slanter utan avrundad slänthot och slänthkrön kan lämpa sig bättre vid trängre sektioner, exempelvis där historiska spår, byggnader eller skogbeklädda holmar ligger alldeles intill vägen. Generellt har intilliggande vägområde i Grana och i Sursta en högre känslighet intill vägen än övriga sträckor.

Variationen på slänthlutningarna och utbredningen av skåldiken eller kantsten kan föra med sig en livfullhet men också ett uttryck som går i samklang med den historiska karaktär som finns i området idag. Samtidigt bör det beaktas att kantsten har ett mer stadsmässigt uttryck än vad skåldiken har, och därför bör kantsten i största möjliga mån endast användas i, eller i anslutning till områden med intilliggande bebyggelse. Utbredning av kantsten kommer därmed sannolikt att förstärka upplevelsen av att man, när man färdas längs vägen, kommer in till ett samhälle och att det därmed händer något nytt i landskapet.

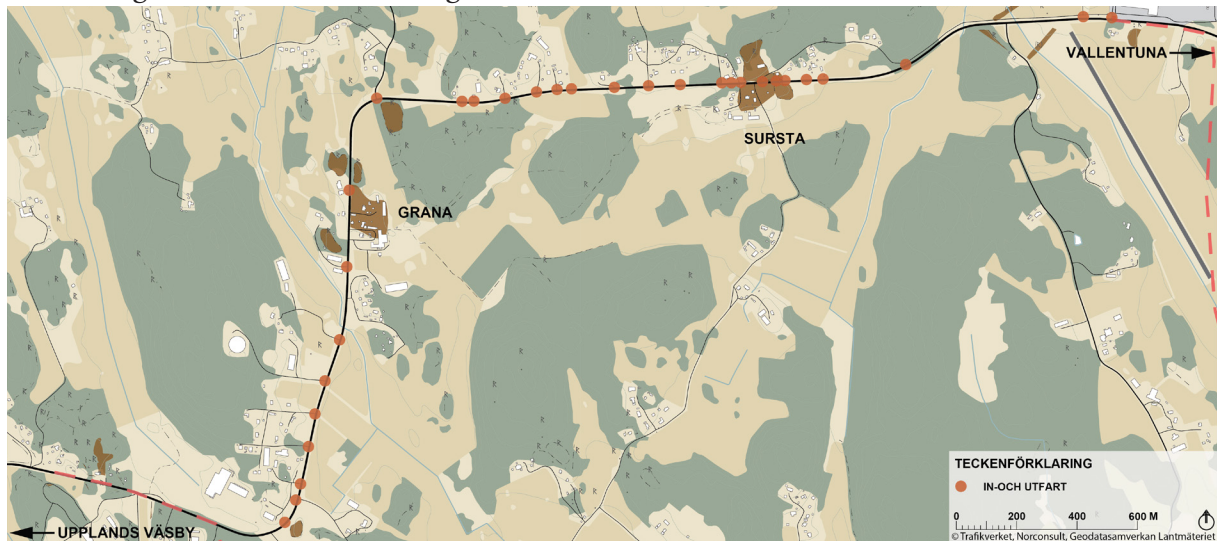
Det är viktigt att hitta en balans mellan att bevara och förstärka områdets uttryck med att inte göra för stora intrång på omgivningen. Längs vissa sträckor där det är möjligt kan det vara lämpligt att ta mer mark i anspråk för att tillbyggnaden bättre ska smälta in i landskapet, medan det längs andra mer känsliga platser är bättre att göra så lite intrång som möjligt för att karaktärsdrag som bebyggelse och lagskyddade fornlämningar ska bevaras. En tidig dialog med fastighetsägare bör föras för att undersöka möjligheter att vidta åtgärder utanför vägområdet.



Figur 13. Förslag på ungefärlig utbredning av kantstöd och skåldiken längs aktuell sträcka. Möjligheten att gång- och cykelvägen kan följa befintliga vägsträckningar bör ses över.

4.1.1.2 In- och utfarter

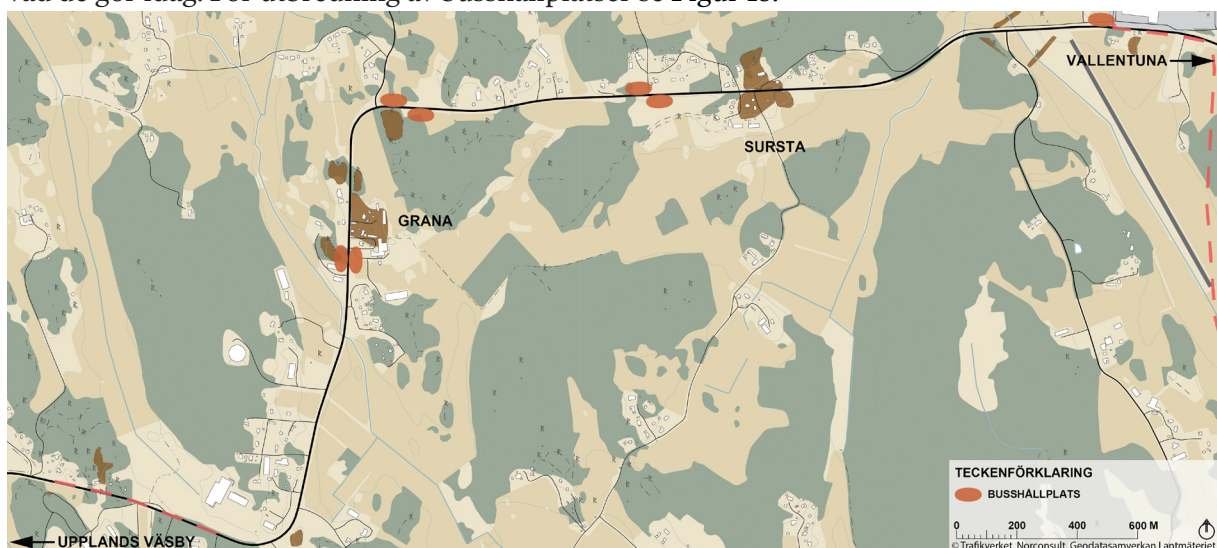
In- och utfarter kan, på grund av bland annat de siktkrav som ställs i VGU, komma att bli svår- lösta problem eftersom åtgärder och intrång i intilliggande områden kommer att vara nödvän- diga. Beroende på intilliggande ytors förutsättningar, om det exempelvis förekommer mycket vegetation eller om det är drastiska terränghöjningar blir åtgärderna och därmed även intrånget i landskapet olika. I vissa ytor kan det vara nödvändigt med enbart röjningsåtgärder eller mo- difiering av befintliga avskärmningar, medan det längs andra ytor kan behövas större ingrepp i terrängen. Även här bör möjligheten att göra avsteg från kraven i VGU utredas. Gestaltning och utformning av den här typen av ytor bör ske aktsamt och i största möjliga mån minimeras. För utbredning av in- och utfarter se Figur 14.



Figur 14. Utbredning av in- och utfarter längs den norra sidan av aktuell sträcka.

4.1.1.3 Busshållplatser

Befintliga busshållplatser bör vid en utbyggnad av en gång- och cykelväg utformas så enkelt som möjligt och på ett sådant sätt att de i stora drag efterliknar den specifika busshållplatsens nuva- rande utformning. Visuellt skulle de dock kunna förbättras, exempelvis att ytan blir mer avgrän- sad och sammanhållen, så att de förmedlar ett mer välkomnande och mer attraktivt uttryck än vad de gör idag. För utbredning av busshållplatser se Figur 15.

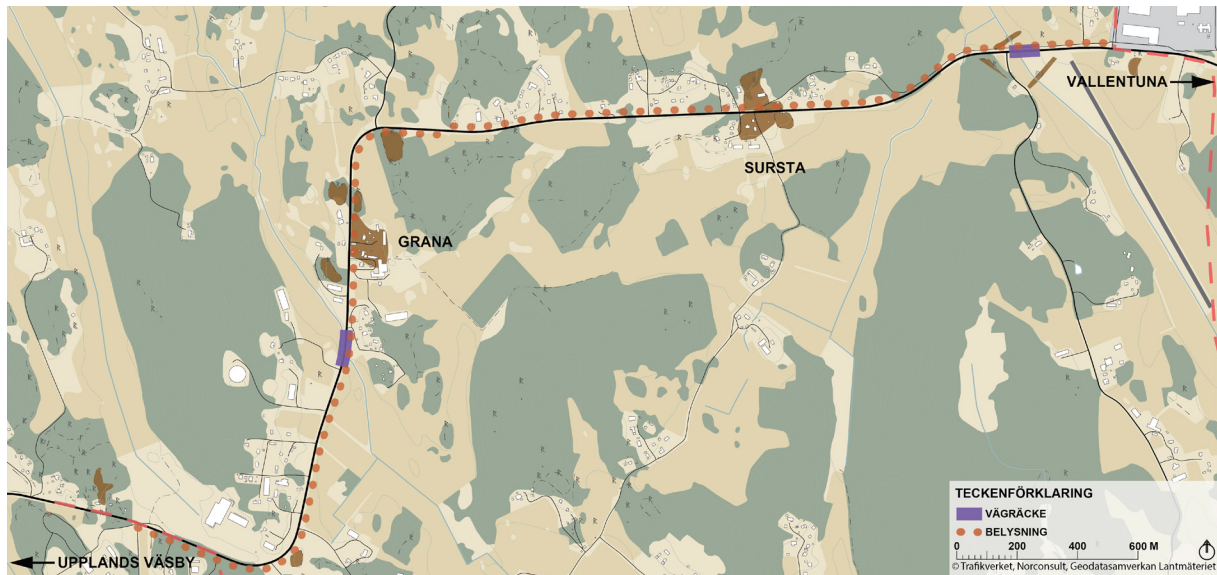


Figur 15. Utbredning av busshållplatser längs aktuell sträcka.

4.1.1.4 Material

För att eventuella tillbyggnader inte ska komma i konflikt med landskapets visuella karaktärsdrag, är det viktigt att de material som tillförs harmonierar med befintliga material i landskapet. Om kantsten används bör den vara i begagnad granit i grå kulör samt ha en fasad kant. Markbeläggning bör vara i asfalt för att gå i samklang med befintlig väg. För att gång- och cykelvägen inte ska upplevas avvikande i landskapet bör möjligheten att anpassa ytstrukturen och kulören på asfalten utredas. Förslagsvis bör asfalten vara färgad i en ton som efterliknar kulören på körbanan för att minimera kontrasterna mellan nytt och gammalt.

4.1.1.5 Vägutrustning



Figur 16. Utbredning av belysningsstolpar (schematiskt redovisade) och vägräcken längs aktuell sträcka.



Figur 17. Belysningsstolpar och vägräcken som finns i området idag.

Idag förekommer vägräcken på båda sidor av vägen längs två sträckor i aktuellt område (se Figur 16 och 17 för utbredning och nuvarande utformning). En eventuell tillbyggnad bör utformas på ett sådant sätt att hänsyn tas till att minimera behovet av räcken och så att de harmonierar med landskapets höga kulturmiljövärden. Räckena bör vara genomskinliga och inte utformade på ett sådant sätt att de skapar visuella barriärer i landskapet. Information och vägledning om vilka

CE-märkta räcken som rekommenderas längs vägar i kulturmiljöer finns i Trafikverkets rapport Vägräcken i kulturmiljöer- Kulturmiljöanpassning och säkerhet, daterad 2023-10-03.

Ny vägutrustning, så som stolpar, skyltar och elskåp, bör ha ett enhetligt uttryck och bör placeras på ett sådant sätt att de inte kommer i konflikt med siktlinjer eller historiska lämningar. I Granakurvan och söder om denna (se Figur 16) står befintliga belysningsstolpar längs den östra sidan av vägen. Om en eventuell gång- och cykelväg kommer att belysas bör befintliga stolpar stå kvar i samma läge men förses med en arm och en armatur, likt befintlig, som möjliggör detta. Öster om Granakurvan står belysningsstolparna längs den norra sidan av vägen och kommer i konflikt med en eventuell tillbyggnad. För att den södra sidan ska få förbli orörd bör belysningsstolparna fortsatt vara placerade längs den norra sidan, men bör placeras på ett sådant sätt att intrång och utbredning minimeras. Förslagsvis bör befintliga stolpar återanvändas och eventuellt förses med en arm och en armatur som möjliggör belysning av gaturummet. Stolparna är idag placerade med ett cc-avstånd på cirka 50 meter. Om det blir nödvändigt med tätare belysning bör även nya stolpar utgöras av fackverksstolpar samt vara placerade på samma sida som befintliga belysningsstolpar.

Längs vägen finns ett flertal utblickar och siktlinjer (se Figur 3), bland annat till de historiska lämningar som finns i området. Dessa siktlinjer bör bevaras och inte riskera att komma i konflikt med något som tillförs platsen.

4.1.1.6 Vegetation

Om nyplantering av vegetation kan bidra till att stärka upplevelsen av riksintresset bör detta undersökas. Längs några sträckor kan det vara fördelaktigt med vissa röjningsåtgärder för att lyfta fram kvaliteter som redan finns, men som med tiden har blivit mindre synliga. Växtbädden i slänterna bör utgöras av avbaningsmassor från området och inom samma marktyp som de togs ifrån. Detta för att möjliggöra naturlig återetablering av vegetationen och för att stärka den befintliga floran. Där de befintliga avbaningsmassorna består av fet jord ersätts de massorna med mager jordmån för att underlätta etablering av ängsvegetation.

4.1.1.7 Kompensation

Längs vissa sträckor kommer det att vara nödvändigt med intrång på tomtmark som påverkar byggda element, exempelvis i Grana och i Sursta. Avskärmningar så som staket och plank kommer att behöva ge plats åt en eventuell tillbyggnad och några av de förhistoriska tomtplaceringarna kommer att påverkas negativt. Vägrätt och tillfällig nyttjanderätt samt ersättningsmetod för de som berörs av intrång behöver ses över och eventuella överenskommelser med berörda fastighetsägare behöver utredas vidare.

5 Fortsatt arbete

För att en eventuell tillbyggnad ska vara genomförbar behöver man utföra en arkeologisk utredning och påföljande undersökningar. Det finns en stor risk att fornlämningar är mer utbredda än vad som idag är känt. Om det visar sig att fornlämningar kommer att påverkas av en eventuell tillbyggnad behöver Trafikverket söka tillstånd för arbetsföretaget hos Länsstyrelsen som eventuellt beviljar tillstånd enligt 2 kap kulturmiljölagen. Dessa tillstånd brukar ofta vara förenade med en rad villkor och kostsamma arkeologiska insatser. För att få en tydligare uppfattning om hur området skulle påverkas vid en eventuell tillbyggnad och för att kunna förstå vilka risker det skulle innebära, behöver det finnas ett teknikövergripande samarbete mellan olika teknikkompetenser så att ytterligare aspekter, så som naturmiljö, avvattningskrav och utrymmeskrav, kan undersökas i detalj.





Trafikverket, Solna strandväg 98, 171 54 Solna
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se