

GESTALTNINGSPROGRAM

Väg 671 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder SÖDERBÄRKE

Smedjebackens kommun, Dalarnas län

Filnummer 3L140001

2020-06-17

rev 2020-10-26



Trafikverket

Postadress: Box 417, 801 05 Gävle

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Projektledare: Thomas Johansson

Dokumenttitel: Väg 671 Trafiksäkerhetshöjande
åtgärder SÖDERBÄRKE

Filnummer: 3L140001

Dokumentdatum: 2020-06-17, rev. 2020-10-26

Dokumentnamn: Gestaltningsprogram

Projektnummer: 164258

Konsult: Sweco

Uppdragsledare: Fredrik Venngren

Rapport: Isabel Sundström

Innehåll

INLEDNING.....	4	GESTALTNING.....	16
Bakgrund och syfte	4	1. Bygata	16
Gestaltningprogram	4	2. Centrum	17
Målsättning	4	3. Korsningen.....	18
Historia	5	4. Skolan	20
Kultur- och naturmiljö.....	5	Passager och refuger	21
Fornlämningar	6	Vegetation och material	22
Geologi	6	Skärningar, slänter och bankar	23
Befintlig väg.....	6	REKOMENDATIONER FÖR FORTSATT ARBETE:	23
Målpunkter	7		
LANDSKAPSBILD	7		
Landskapsanalys.....	8		

Inledning

Bakgrund och syfte

I Söderbärke tätort bor 1003 personer varav 188 personer är mellan 0-18 år (2015) som alla ska ta sig till och från skola och verksamheter. Genom Söderbärke går väg 671. Längs väg 671 genom Söderbärke samsas både motorfordon och oskyddade trafikanter. Utefter delar av väg 671 finns idag gång- och cykelväg men bitvis saknas gång- och cykelväg och även säkra passager för oskyddade trafikanter. Väg 671 nyttjas av boende i närområdet samt boende på orten som passerar för att nå väg 66 och järnvägshållplatsen, samt för andra fritidsresor. Vägen används som "genväg" för tunga transporter mellan väg 68/69 och väg 66 som går utanför Söderbärke. Hastigheterna bedöms som höga eftersom bilar ökar hastigheten för att ta sig upp för en backe genom samhället. Barn rör sig längs med/korsar vägen för att nå målpunkter i anknäytning till skolverksamheter.

Gestaltningprogram

Gestaltningprogram upprättas för att säkra den arkitektoniska kvaliteten och utgör grunden för kommande skeden. Det är ett dokument men också en arbetsmetod, ett sätt att komma fram till och förmedla en samsyn på hur vägen slutligen ska se ut.

Enligt väglagen ska en estetiskt tilltalande utformning eftersträvas och hänsyn tas till stadsbild, landskapsbild samt natur- och kulturvärden. Ett gestaltningprogram ska ta hänsyn till både hur vägen upplevs av trafikanter (trafikanterperspektiv) och av vägens betraktare, inte minst de som bor och verkar i dess närhet (åskådareperspektiv).



Principbild yttre och inre vägrum.

Målsättning

Övergripande målsättning

- Oskyddade trafikanter ska på egen hand kunna förflytta sig mellan olika målpunkter i anslutning till vägen på ett trafiksäkert sätt, vilket innebär en minskad barriäreffekt av vägen för boende.
- Säker skolväg för barn längs vägen inom vägplaneområdet
- Genomfartstrafiken på sträckorna där oskyddade trafikanter färdas eller korsar vägar ska hålla hastighetsbegränsningarna.
- Minimera påverkan på den speciella kulturmiljön i området genom bra gestaltning som tar hänsyn till kulturvärden.

Trafikverkets mål med gestaltning

Trafikverket ska medverka i samhällsutvecklingen genom att skapa anläggningar och miljöer som är välfungerande, hållbara och vackra. I varje skede, från planering till förvaltning, ska

arbetet utgå från människors behov och insikter om de möjligheter och begränsningar som finns i såväl landsbygd som stadsbygd. Anläggningarna ska präglas av god arkitektur, det vill säga en genomarbetad utformning som samspelar med landskapet och människorna. Trafikverkets arbetsätt ska säkerställa god arkitektur genom att ansvariga har de kunskaper som behövs när det gäller teknik, estetik och människors villkor. I "Vägars och gators utformning" finns följande riktlinjer: "Inför utformning av en väg ska mål formuleras utifrån platsens specifika förutsättningar och de förväntningar som finns. Målen ska ge en gemensam bild av önskat resultat".

Vid utformningen av vägen ska hänsyn tas till estetiska värden. Detta ska formuleras i ett gestaltungsprogram. Gestaltungsprogram eller gaturumsbeskrivning ska upprättas i alla projekt. Omfattningen av programmet avgörs av omgivningens känslighet och projektet storlek. En landskapsanalys bör ligga till grund för gestaltungsprogram".

Gestaltungsprogram i projektet

- Eftersträva en positiv upplevelse av vägmiljön för både oskyddade trafikanter och bilister.

- Gång- och cykelvägen ska vara följsam till landskapet samtidigt som hänsyn tas till användarvänlighet för cyklister och gående
- Trafiksäkerhetsåtgärdernas utformning ska ta hänsyn till kulturmiljön.

Historia

Söderbärke ligger vid sundet mellan sjöarna södra- och norra Barken. Socknen har medeltida ursprung, och kyrkans äldsta delar är från 1300-talet. Möjligen ersatte kyrkan ett ännu äldre träkapell.

De kända fornlämningarna i trakten förekommer främst i det smala, uppodlade landskapet närmast sjöarna. Flera stenåldersboplatser finns vid sjöstränderna, däremot är järnåldersfynden få.

Under medeltid och historisk tid tillkom flera hyttor och hammare vilket har präglat kulturmiljön. Men de tycks inte ha föregåtts av någon omfattande förhistorisk järnframställning som på andra håll i Dalarna. Den kuperade skogsmarken som omger bygden har utnyttjats för utmarksbruk som fåboddrift och kolning. Här skedde även en viss skogsfinsk kolonisation under 1600-talet.

Centralorten Söderbärke ligger strategiskt, där land- och vattenkommunikationer möts. Denna funktion blev än viktigare efter år 1795 då Strömsholms kanal togs i drift. Med den förbindes Barkensjöarna med Mälaren för att tillgodose bergslagens transportbehov. I samband med detta byggdes också bron över Barkensjöarna, ungefär där nuvarande bro går.

Kultur- och naturmiljö

Stora delar av centrala Söderbärke är intresseområden för kulturmiljö. De utgörs av bebyggelse, öppet odlingslandskap och kyrkomiljö (K1-K5). För det aktuella projektet är området K4, Bärkevägen, som främst berörs. Det består av den varierade bebyggelsen längs Bärkevägen och i beskrivningen anges att det är viktigt att försöka bibehålla och utveckla den bykaraktär som centrala Söderbärke fortfarande har.

Källa: Hyenstrand, Åke. 1982. Kulturminnesvårdsprogram för kopparbergs län, del 1. Länsstyrelsen och Dalarnas museum
Ståhl, Harry. 1982. Ortnamn i Dalarna. Lantmäteristyrelsens arkiv
U53-36:1 Storskifteskarta Kyrkbyn 1-31. 1798.
U53-1:7. Plan över sundet mellan barkensjöarna med Norsbron 1785.

Fornlämningar

I anslutning till vägområdet finns ett flertal registrerade by-/gårdstomter. De har lagts in efter utbredningen på historisk karta. Fyra sådana berörs av vägen idag. De är alla bebyggda och därför inte registrerade fornlämningar. Samråd med länsstyrelsen ska ske vid eventuella markingrepp i eller i anslutning till lämningarna.

Geologi

Naturlig jord i området kan förväntas bestå av lera-silt med korsande partier av morän enligt SGU's geologiska kartblad. Fyllning förekommer i anslutning till befintlig väg.

NUMMER	TYP	STATUS ENL. FORNMINNESREGISTRET	KOMMENTAR
L1999:4557	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning	Stående byggnader
L1999:2551	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning	Stående byggnader
L1999:4559	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning	Stående byggnader
L1999:3934	Bytomt/gårdstomt	Övrig kulturhistorisk lämning	Stående byggnader

Figur 1. Utdrag ur fornminnesregistret Fornsök.

Befintlig väg

Vägbredden längs sträckan varierar. Från järnvägsstationen fram till korsning väg 66/671 är vägbredden 6 meter. Efter korsningen fram till korsningen med Bergsmansvägen är vägbredden 8 meter. Därifrån genom centrala Söderbärke och fram till korsningen 671/672 är vägbredden 6 meter.

Trafikverket är väghållare för väg 671. För anslutande vägnät till väg 671 är Smedjebackens kommun väghållare. Sista delen mot stationen har enskilt väghållaransvar men kommunen har tagit över driften.

Trafikflödet på sträckan öster om väg 66 var ca 1 860 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) år 2006, varav cirka 8 procent var tung trafik. Väster om väg 66 var samma siffra 62 fordon år 2012, varav 3 fordon (5 procent) var tung trafik.

Den skyltade hastigheten från järnvägsstationen genom korsning med väg 66 fram till korsning väg 671/Bergsmansvägen är 70km/h. Vidare genom Söderbärke fram till korsning väg 671/väg 673 är den skyltade hastigheten 40 km/h.

Den uppmätta medelhastigheten under ett dygn (2016-03-09) längs väg 671 är för personbil 49 km/h och för lastbil 45 km/h. I tidigare mätning (2004-03-01) när den skyltade hastigheten var 50 km/h var medelhastigheten under ett dygn längs väg 671 för personbil 40 km/h och för lastbil 41 km/h, se bilaga 1.

Polisrapporterade olyckor på sträckan: 3 st i korsningen 671-66 närhet, 1 st centralt vid kiosken och en med oklart läge. 5 st totalt.

Gång- och cykelväg finns på sträckan från Kyrkskolan till korsning väg 671/672 samt på en kortare sträcka västerut från Kyrkskolan. Det finns även gångbana med varierande bredd på sträckan från kiosken till Folkets Hus.

Längs den studerade sträckan finns fem buss-hållplatser. Vidare förekommer det något potentiellt förorenat område i nära anslutning till byvägen.

Målpunkter

Kyrkskolan ligger längs med den aktuella sträckan. På skolan går cirka 140 elever. Det finns även en förskola med plats för 60 elever. Både skolan och förskolan är målpunkter efter den aktuella sträckningen. Andra målpunkter längs sträckan är Bärkehallen, Folkets hus, pizzerian/matbutik, kiosken/busstorget och vårdcentral.



Landskapsbild

Söderbärke ligger i ett mosaiklandskap intill sjöarna Södra och Norra Barken samt nära Östra Sveten. Sträckan längs väg 671 inom planområdet är framförallt präglad av bymiljön och närheten till sjöarna.

Väster och ca 100 m öster om korsningen med riksväg 66 är landskapet längs väg 671 mer öppet, bebyggelsen är låg i området och belägen med avstånd från vägen. Skogsområden blandas med öppna ängar och åkrar.

I ortens centrum finns det en del affärer och bebyggelsen är här placerad nära vägen. Väg 671 går över en bro som delar sjöarna Norra och Södra Barken. Från bron och även väster om den finns vida utblickar över vattnet. Tillsammans med trädalléer, öppna gräsytor, ängar och hästängar ger detta en omväxlande miljö att färdas genom.

Bild 1. Vy mot väst med korsning över rv 66 i förgrunden.
Bild 2. Vy mot öst från korsning i centumbildning.
Bild 3. Vy över sjön Barken.



Bild 4. Slyområde vid befintlig väg längst i väst av området.

Bild 5. Bygata med bebyggelse nära väggkant.

Bild 6. Sjön Barken på motsatt sida skolområdet.

Landskapsanalys

Aktuell sträcka utgörs av en serie olika miljöer som definierar vägrummet. Nedan följer vad dessa består av samt inbördes lokalisering.

Färdvägarna (Öppet/storskaligt)

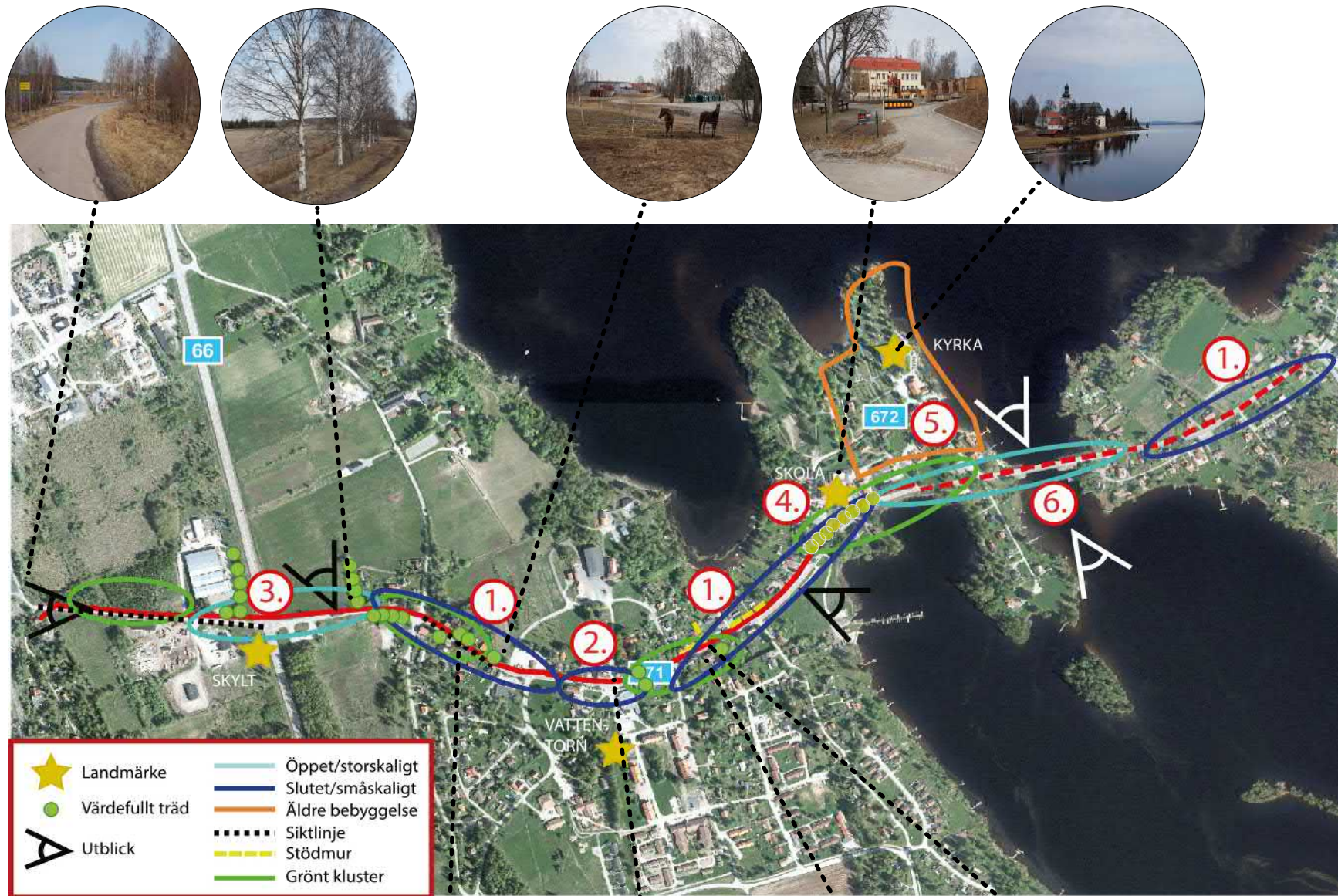
Definition: Vägrummet vänder sig utåt. Vägen kantas av fält som ger utblickar mot sjön Barken och omkringliggande skogsbeklädda höjder. Siktlinjer mot landmärken i form av bl. a. kyrktorn och solitära träd.

Bymiljön (Slutet/småskaligt)

Definition: Vägrummets gränser är tydliga. Smalt gaturum med tomtmark nära inpå, alléer längs vägen, vårdträd.

Grönt kluster

Gröna kluster är karakteriserade av en tydlig definierad ansamling av vegetation, främst uppvuxna träd. Dessa är förutom de natur och klimatmässiga aspekterna viktiga för att skapa rumslighet och sekvens längs vägen som generellt sträcker sig genom ett förhållandevis öppet landskap.



Figur 2. Landskapsanalyskarta





Längs sträckningen finns flera viktiga karaktärsområden enligt nedan:

1. *Bygata*

Karaktäriseras av småhusbebyggelse nära inpå befintlig väg. Häckar, staket, alléer och uppvuxna träd står i tomtgräns med mycket liten yta fram till vägbana. Trottoaren är mycket smal eller bitvis obefintlig. I några fall är entré till fastighet direkt från gata.





2. *Centrum*

Här möts ett kluster av flertalet målpunkter med tillhörande parkeringar. Platsen är öppen och ligger med en brant backe åt öst. En liten park är lokaliserad på vägens södra sida och ett antal äldre solitära träd nära vägen ger en i övrigt intetsägande miljö karaktär.



3. Korsningen

Stora fält omgärdar korsningen som annonseras av en hög skylt med information kring verksamheter i Söderbärke. Invid korsningen ligger även en bensinmack med stora hårdgjorda ytor. Nordväst om korsningen sträcker sig en trädrad runt en stor avlång byggnad, denna utgör gräns för platsen i väst. Platsen upplevs öppen, otrugg och industriell.



4. Skola

Stora björkar i allé ramar in skolgården som ligger som en kil mellan kyrkan och aktuell väg. Skolbyggnaden är placerad i vinkel en bit bort från vägen. På skolan går dryga 140 elever. En liten trekant i korsningen mellan befintlig väg och vägen upp till kyrkan utgörs av gräsbevuxen parkmark, resterande yta är inhägnad skolgård. Vid skolans busshållplats går vägen dikt an mot vattnet med fin utblick över sjön.





5. *Äldre bebyggelse*

Flertalet äldre trähus med stora lummiga trädgårdar. Här huserar flertalet verksamheter i form av bland annat café och hembygdsgård. Området är beläget i anslutning till kyrkan och ligger något franskilt vägsträckningen men påverkar ändå upplevelsen av byn från vägen med en tydlig känsla av att ha kommit fram till en målpunkt.



6. *Bro*

Ett landmärke som även utgör en egen karaktärsplats. Här delas Södra och Norra Barken åt av den låga bron i stål med bildskön utsikt åt båda håll. Här finns en bred gång- och cykelväg i direkt anslutning till vägen.

Platsspecifik gestaltning

1. Bygata

Befintligt vägrum är här mycket smalt, med tomter dikt an mot vägkant. För att få plats och minimera påverkan på tomterna utförs gång- och cykelvägen här 1,8-2,5 meter bred och i västra delen förskjuts centrumlinjen.



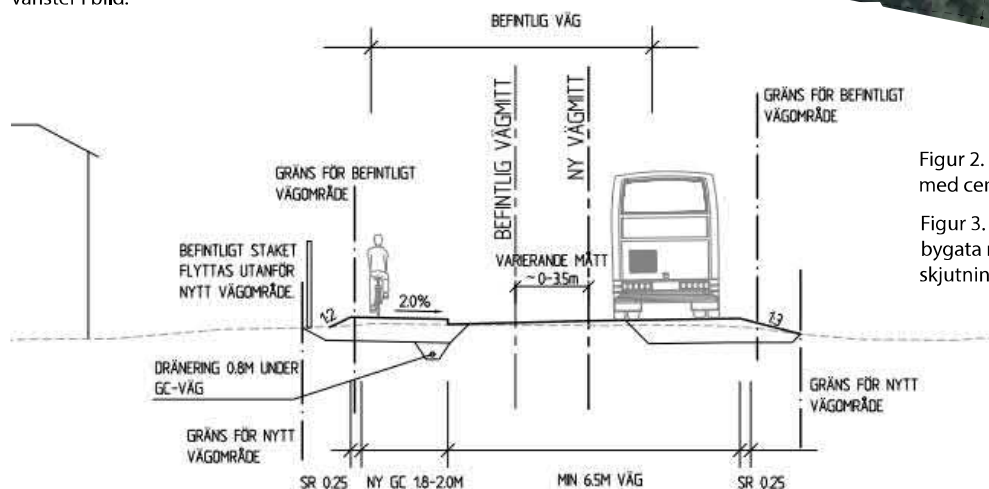
Bild 7. Läge där centrumlinje förskjuts och vägbana breddas till vänster i bild.



Figur 2. Plan över västra bygatan med centrumlinjeförskjutning.

Figur 3. Principsektion över bygata med centrumlinjeförskjutning.

I östra delen mellan sektion 1/155- 1/180 samt 1/240-1/325, kommer två stödmurar rivas och ersättas, alternativt flyttas. Detaljutformning och anpassning till omringliggande mark återstår.



2. Centrum

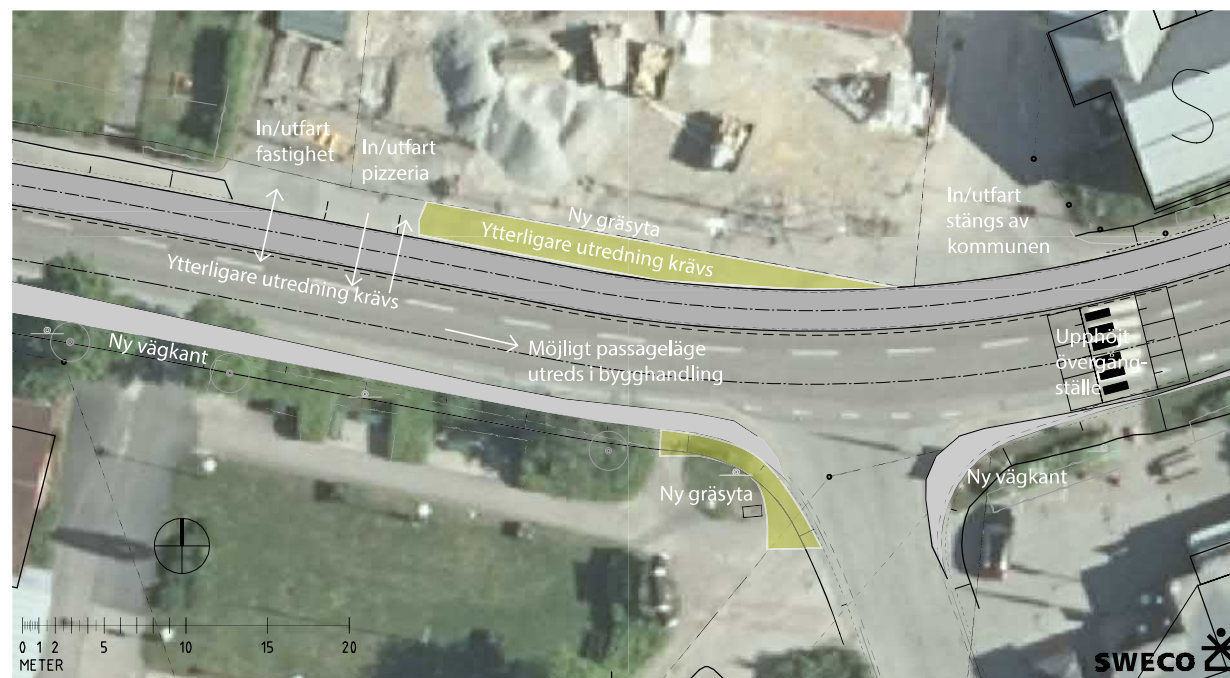
Längs denna sträcka finns en smal trottoar på båda sidor om vägen, genom att flytta vägmitt kan en 2,5 meter bred gång- och cykelväg rymmas utan att ta större markanspråk utanför befintligt vägrum.

Hög hastighet och stor andel tung trafik ger en upplevd otrygg miljö för oskyddade trafikanter. Därför har upphöjda övergångsställen placerats i vardera ände av centrum som hastighetsdämpande åtgärd; ett vid mataffären/pizzerian och ett vid busstorget/kiosken.

Norr om vägen vid mataffären är en ny byggnad för pizzerian uppförd. Figur 4 visar schematiskt hur tomten kommer anläggas, men utformning-



Figur 4. Illustration pizzerians tomt. Källa: GKAK



Figur 5. Plan över gång- och cykelväg framför pizzerians tomt.

en är i dagsläget inte fastställd. Mellan denna fastighet och planerad gång- och cykelväg formas en kil, som i det fall att tomten anläggs som föreslaget, kan göras till ny gräsyta. Det krävs dock ytterligare utredning av framtida skötsel samt anpassning till eventuell grönyta på

tomtmark. Även pizzerians in/utfart i direkt anslutning till angränsande fastighets in- och utfart behöver utredas ytterligare då dessa fastigheter i dagsläget inte har någon fysisk gräns vilket gör den totala bredden på infarten är 11 meter.

3. Korsningen

Längs sträckan mellan sektion 0/030-0/314 utförs gång- och cykelvägen med skiljeremsa där befintligt dike nyttjas, vilket innebär att vägrummet breddas. Sträckan kantas idag av lövskogsly, främst björk. Breddningen av vägrummet öppnar upp och förtydligar kopplingen mellan samhället och stationen/järnvägen.



Bild 8. Vy över befintligt vägrum som planeras breddas till vänster i bild.

I sektion 0/314 påbörjas nedstigningen till portalen under riksväg 66. Som följd stängs befintliga infarter till industrin i norr och en ny infart placeras mellan dessa två. Detta för att minimera riskmoment med korsande tung trafik över gång- och cykelvägen. Då berg hittats på några ställen formas dessa till naturliga murar där så är möj-

ligt. Det gör det möjligt att möta befintlig mark med flackare jordslänter. I kilen som skapas mot riksvägen, som inte kan brukas som jordbruksmark längre, släntas marken av hela vägen upp till befintligt dike. Detta för att skapa en sömlös övergång till befintlig mark.

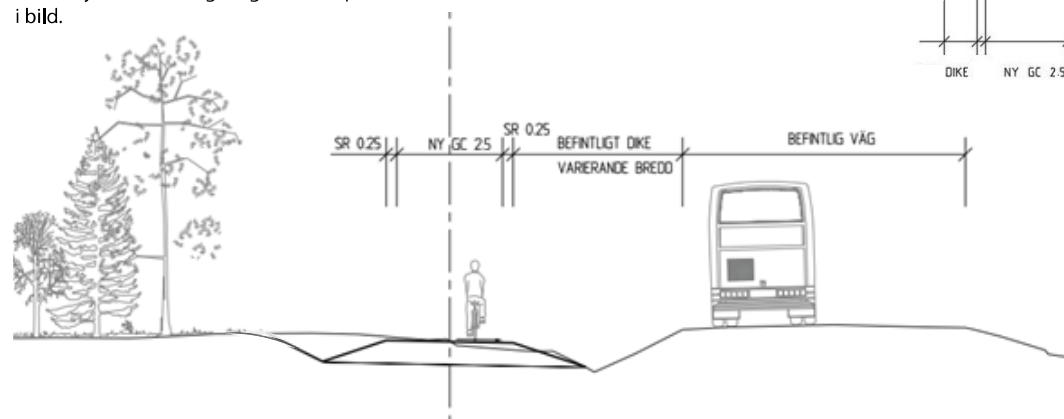
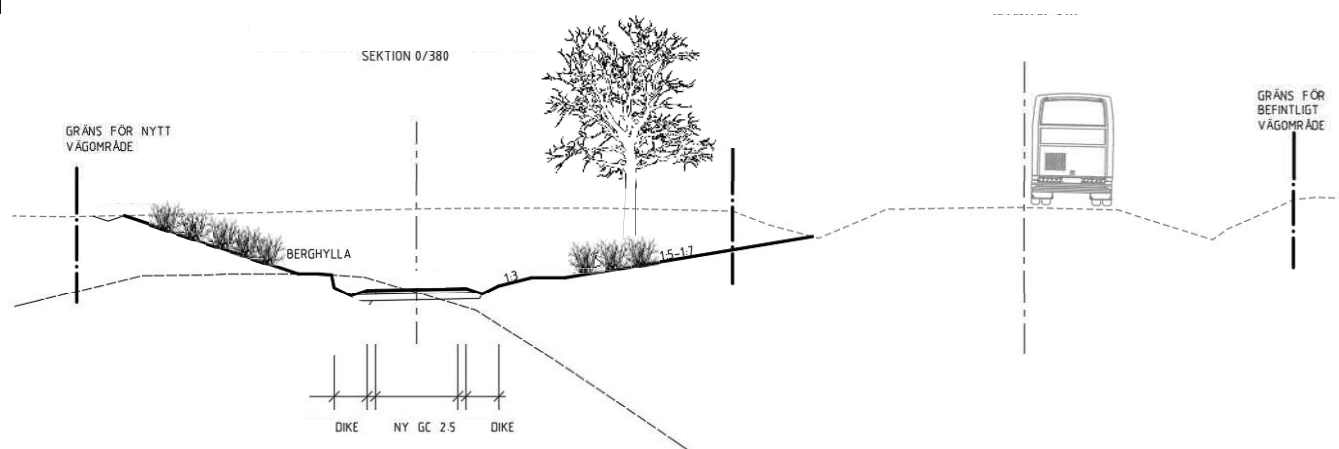


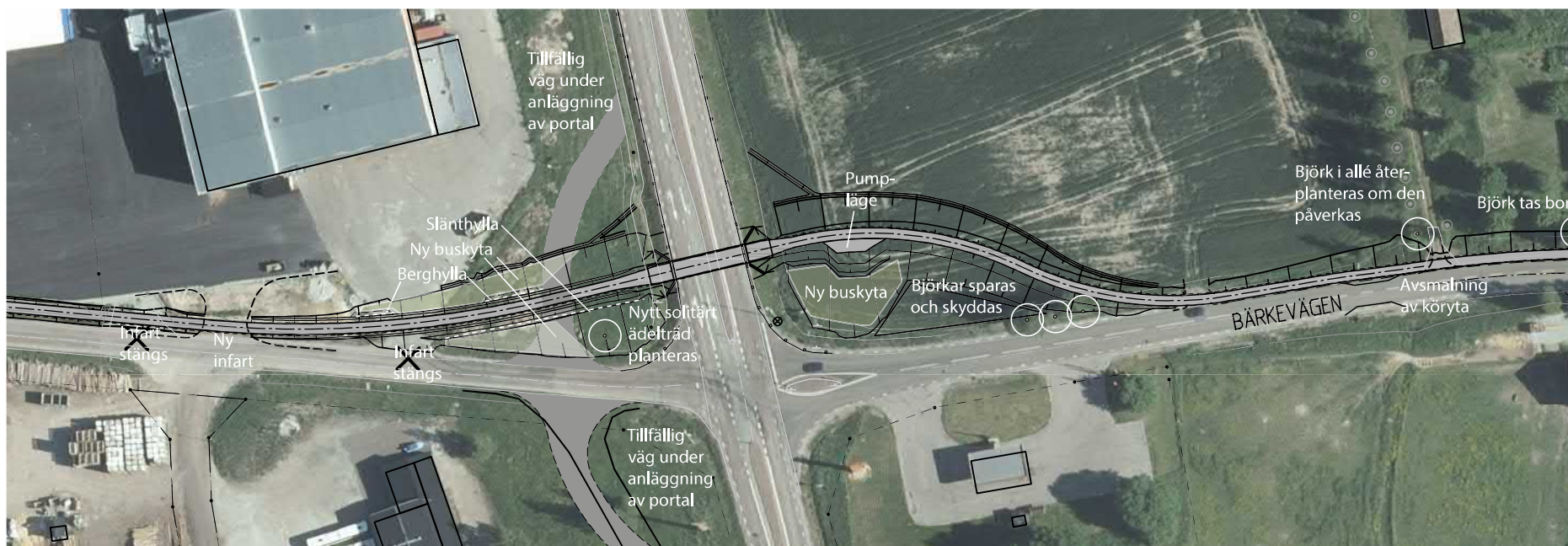
Bild 9. Naturlig brotthylla förordas i berghylla.

Lösningen öppnar även upp och skapar en port dit mer naturligt ljus når. Nya låga busktytor som dämpar vind samt ett nytt solitärt ädelträd markerar platsen. Porten föreslås utföras som plattrambro där synliga ytor utformas med strukturerad yta och snett utställda vingor som möter slänt för att bättre smälta in i terrängen. Räckena

hålls ned i antal och visuellt intryck, detta samordnas med parallellt projekt för riksväg 66.

I sektion 0/590 tas eventuellt en björk i allé ned och ersätts då med ett nytt i samma läge. Björk i sektion 0/620 tas bort.

Bild 10. Exempelbild av förordat alternativ med plattrambro, (Bro 15-1548-1, bildkälla: BaTMan).



Figur 7. Plan över korsningen med ny port.



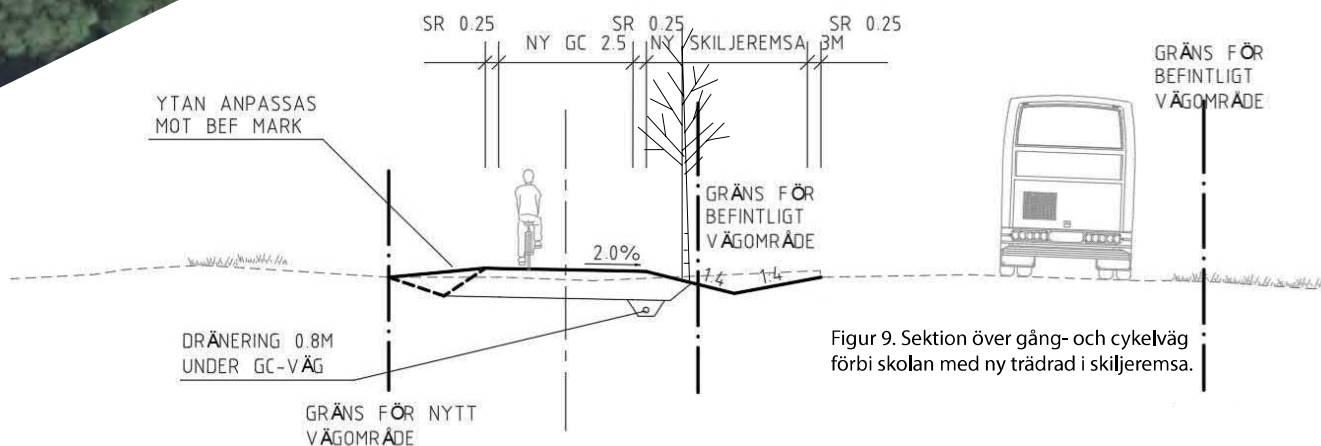
Figur 8. Plan över gång- och cykelväg förbi skolan med ny trädrad i skiljeremsa.

4. Skolan

En äldre björkallé kantar skolområdet. Den bedöms vara i behov av förnyring och närheten till skolan gör att en separerad gång- och cykelväg är önskvärd. En ny trädrad planteras i skiljeremsa och ersätter borttagen björkallé.



Bild 11. Befintlig upphöjd behålls, th i bild. Trädallé tv i bild tas ned och ersätts med en ny trädrad i skiljeremsa.



Figur 9. Sektion över gång- och cykelväg förbi skolan med ny trädrad i skiljeremsa.

Belysning

Belysning för gång- och cykelväg ska företrädesvis sitta enkelsidigt på utsidan från bilväg som en inramning av vägområdet. För att minska mängden stolpar ska en armatur användas som sprider ljuset långt men som ändå inte bländar eller sprider onödigt ljus till omgivningen. Ljuskällan ska även ha god färgåtergivning med varmt sken för ökad estetik och trivsel.

Inom bebyggt område (sektion 0/550-2/500) används svart lackerad stolpe och armatur i klassisk tidlöst snitt. Övrig armatur utförs stilren och diskret för att smälta in och inte ta visuell uppmärksamhet. Vid korsningen (rv66) samordnas detta parallellt med pågående projekt för riksvägen.

I sektion 0/030-0/240 där gång- och cykelvägen är belagd med skiljeremsa belyses den separat med 5 meter hög stolpe. Därefter belyses väg och gång- och cykelväg med stolpe med dubbla armar, 5 m för gång/cykel-väg och 7 m för väg. Från sektion 0/314 delar de sig åter igen och belyses separat. Porten belyses med invändig armatur, företrädesvis infälld. Detta samordnas med teknikstöd byggnadsverk.

Från sektion 0/550 till 1/460 där gång- och cykelväg är kantstensförlagd belyses båda gemensamt med en 7 m hög stolpe. Mellan sektion 1/480-1/610, förbi skolan, där gång- och cykelvägen åter igen utförs med skiljeremsa belyses de med stolpe med två armar på 5 respektive 7 meters höjd. Från sektion 1/620 fram till sträckans slut belyses båda gemensamt med 7 meter stolpe med undantag för bron över sjön Barken där befintlig belysning troligtvis kan behållas.



Bild 12. Exempel på stilren och diskret armatur.

Passager och refuger

För att dämpa hastigheterna genom byarna föreslås att upphöjda passager och avsmalningar av vägytan anläggs som tvingar trafikanterna att dämpa farten samtidigt som det markerar var byn startar. Passagerna utformas med granitkantsten och ramperna anläggs med ett slittåligt material som smälter in i omkringliggande miljö, företrädesvis granitsten.

I ramper och refuger får inte vanlig fogsand användas utan val av fogmaterial bör vara t.ex. krossad betong eller annan fogtättningsprodukt som har redovisat god beständighet mot ogräs, alternativt sätts stenen i jordfuktig betong.



Bild 13. Kullerstensyta med hård fog.

Bild 14. Små - och storgatsten i granit.

Vegetation och material

Målsättningen är att samtliga slänter ska vara utformade så att vegetation kan etablera sig. De ska därför täckas med jord/avbaningsmassor och besås. Det innefattar även erosionsskyddade slänter.

Odlingsbar mark bör återgå till odling.

Avbaningsmassor kan återföras där så är lämpligt. Massor från områden med lupinförekomst eller andra invasiva arter får inte användas. Tjockleken på påförda massor ska vara minst 10 cm.



Bild 15. Exempel på stor solitär nära befintlig väg som sparas och skyddas.

Vegetation ska bestå av växter som återfinns i omkringliggande naturtyp alternativt an knyter till befintlig miljö. I plantering med vedartat material kring porten väljs låga, härdiga arter med minimalt skötselkrav. Sprutsådd av gräsfröblandning kan eventuellt krävas för en snabbare etablering.

Trädalléer omfattas av generellt biotopskydd och ska i möjligaste mån sparas och skyddas. I dagsläget behöver ett alléträd tas ned i sektion 0/580 samt en hel allérad björk mellan sektion 1/480 och 1/610. Dessa ersätts med nya i anslutning till ursprungsläget.

Björken i sektion 0/790 behöver tas ned, men ersätts inte. Arbeta kommer även behöva utföras i träds närhet.



Bild 16. Alléträd i sektion 0/580 tas ner och ersätts med ny. Solitär björk i sektion 0/620 tas ner.

Vegetation som sparas ska skyddas under entreprenadtiden. Både vegetationens krona/stam liksom rotzonen ska skyddas från skador. Om rötter och grenar skadas ska de beskäras fackmannamässigt av utbildad personal.

Skötsel av föreslagna träd och vegetationsytor under etableringen sker under entreprenadens garantitid. Beroende på hur aktörerna väljer att reglera driften tas ansvaret över efter utgången garantitid av antingen kommunen eller Trafikverket.



Bild 17. Solitär på skolgård sparas om möjligt. Detta behöver utredas vidare.

Skärningar, slänter och bankar

Jordslänter ska följa skärningskanter med varierande höjd och användning av räcke undvikas i möjligaste mån. Släntkrön/slänkfot utförs avrundad.

Eventuellt överblivna massor används för att släta ut skarpa veck i terrängen inom vägområdet.

Ingrepp kommer bitvis att ligga i erosionskänsliga mark vilket kommer medföra att ytor med erosionsskydd behövs. Om erosionsskyddet består av kross eller kokosmatta ska det täckas med växtjord/avbaningsmassor och besås.

Trumändar beskårs för att bättre smälta in i dikesslänt.



Bild 18. Skillnad på trumändar. Snedskuren ger bättre anpassning. Foto ur "Dalslands vägmiljöer".

Rekomendationer för fortsatt arbete:

- Värna utblickar
- Detaljutformning och anpassning till pizzeriatomten
- Klargör ägandeförhållandet i fråga om drift för nya sidoområden vid bl. a. skolan och pizzerian
- Utred möjligheten att spara det solitära trädet invid skolgårdsentrén genom att låta fackman bedöma dess vitalitet, rotutbredning och påverkan av tänkta schaktarbeten i dess närhet
- Beakta val av material och kulörer i porten samt bevaka och samordna material och utrustning med projekt för RV66
- Samordna gestaltning med belysning, särskilt i sträckor med trång sektion
- Detaljutforma stödmurar som rivs/flyttas med hänsyn till omkringliggande byggnaders utformning i form av material, detaljnivå, kulör etc.
- Skydd av befintliga träd och byggda strukturer som kan påverkas
- Samordna skyltplaceringar samt storlek på skyltar för att minimera det visuella intrycket
- I bygghandlingsskede utreda om och hur passager och avsmalningar eventuellt behöver markeras med reflexpollare samt utreda ytmaterials utformning
- Se över anslutningar till omgivande mark så att nyanlagda ytor smälter in i befintlig miljö
- Uppföljning miljösäkring
- Val av art och kvalitet för ny vegetation



Trafikverket, 781 79 Borlänge
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
www.trafikverket.se