

PM GESTALTNINGSPROGRAM

Väg 77 delen länsgränsen - Rösa

Norrtälje kommun, Stockholms län

Vägplan, val av lokaliseringsalternativ 2015-03-13 (rev 2015-06-18)

Projektnummer: 107256



Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Gestaltningsprogram, Väg 77 delen Länsgränsen - Rösa,
Vägplan, val av lokaliseringsalternativ

Dokument-ID: OL140001

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2015-03-13 (rev 2015-06-18)

Ärendenummer: TRV 2014/96335

Version: Samrådshandling

Kontaktperson: Christina Eklöf

Foto: COWI

Innehåll

Inledning4

 Vägen - Väg 774

 Projekt mål4

 Arbetsgång4

 Resultat av landskapsanalys5

 Det slutna skogsbevuxna landskapet.....5

 Det halvslutna småskaliga jordbruksdominerade landskapet5

 Det öppna storskaliga jordbruksdominerade landskapet.....5

 Bebyggelsestruktur.....5

 Topografi5

 Struktur och riktningar5

 Historiskt landskap5

 Utformning6

 Övergripande mål för utformningen6

 Underordna sig landskapet.....6

 Förstärka upplevelsen6

 Gestaltning principer6

 Följa terrängen och förankra vägen i landskapet6

 Markutnyttjande6

 Väg på bank6

 Väg i skärning6

 Vägens form och visuell ledning7

 Vegetation.....7

 Broar7

 Bullerskydd.....7

 Passager7

Åtgärder8

 Åtgärder i befintlig sträckning8

 Sträcka 1 (Länsgränsen – väster om Gottröra)8

 Sträcka 2 (Gottröra).....8

 Sträcka 3 (Öster om Gottröra – Alhamra)8

 Sträcka 4 (Rimbo).....8

 Sträcka 5 (Åby – väster om Finsta)8

 Sträcka 6 (Finsta)8

 Sträcka 7 (Västra Libby – Rösa).....8

 Alternativ 7.18

 Åtgärder i ny sträckning8

 Gottröra..... 10

 Rimbo12

 Finsta..... 16

Drift och underhåll..... 18

Rekommendationer för fortsatt arbete..... 18

Referenser 18

Inledning

I samband med ombyggnad eller nybyggnad av väg tas ett gestaltungsprogram fram vars syfte är att värna om vägens arkitektoniska värde och skapa en väg som inte bara är funktionell utan också medvetet utformad. Vägen upplevs dels av dem som reser på den antingen som chaufför eller passagerare, dels av de som rör sig och kanske bor, i vägens närhet. Gestaltning sker på olika nivåer i vägplaneringsprocessens alla skeden och handlar om att balansera olika intressen och skapa en fungerande helhetslösning.

Vägen - Väg 77

Väg 77 mellan Uppsala länsgräns och trafikplats Rösa (totalt ca 29 km) ingår som riksväg i det allmänna vägnätet. Den utgör en viktig förbindelse mellan Norrtälje/Kapellskär och Arlanda/Uppsala/Mälardalen och är utpekad som riksintresse för kommunikationer på grund av sin funktion att binda samman hamnen i Kapellskär med väg E4. Vägen passerar genom Gottröra, Rimbo tätort och Finsta.

Väg 77 sträcker sig genom ett vackert jordbrukslandskap, längs sjöar och vattendrag och genom skogsområden. Området är en rik dalgångsbygd med bosättningsmönster ändå från bronsålder. Bygden har ett strategiskt läge utmed Långhundraleden. Denna led ska ha fungerat under förhistorisk tid, och gjorde det möjligt att med båt ta sig från Norrtäljeområdet ändå in till Uppsalaslätten. Området är ett utpräglat odlingslandskap, som följer de flacka dalbottenarna i Långhundraledens sträckning. I området finns även välbevarat äldre vägnät och många välbevarade bymiljöer och

gårdar. Landskapsbilden och utblickarna längs väg 77 samt stora delar av dess omnejd är karakteristiska för det landskap som präglar Roslagen. Vägen går, både i nuvarande sträckning och i de föreslagna korridorerna, i delar som av länsstyrelsen har utpekats som särskilt värdefulla för landskapsbilden. Områdena Husby-Sjuhundra och Gottröra Kyrka omfattas av detta landskapsbildskydd.

Projekt mål

Det övergripande projekt målet är att åstadkomma ett trafiksystem med god tillgänglighet och som stödjer effektiva, säkra och miljömässigt hållbara transporter och resor längs väg 77. Detta ska uppnås på ett för omgivningen och miljön hållbart sätt och med hänsyn till pågående och planerad markanvändning.

Målets innehåll har för uppföljbarhetens skull delats upp i ett antal fokusområde; Tillgänglighet, Säkerhet och trygghet, Miljö, Hälsa, Markanvändning, Kostnader och effektivitet. Målen i sin helhet återfinns i samrådshandlingen och flera av dem berör hur väganläggningen placeras i landskapet och vad som bör vara styrande för såväl placering som utformning. Följande mål är det som har formulerats för väg 77 och som till störst del berör väganläggningens utformning.

- Konstituerande värden i riksintresseområdena för kulturmiljövärden vara styrande gällande förbindelsens utformning i så väl läge i landskapet (korridor) som i profil, linjeföring och utformning av tillhörande väganläggningsdelar

Andra projekt mål som/där utformningen kan medverka till uppfyllelse är bland annat de kring säkerhet, trygghet och barriärverkan. Dessa behandlas principiellt i detta gestaltungsprogram och utvecklas vidare i senare skede.

För att målen ska uppfyllas krävs att föreslagna gestaltungsprinciper beaktas i projektets kommande skeden.

Arbetsgång

Projektet omfattar en vägplan med status "Samrådshandling – val av alternativ" och syftar till att utreda de val av alternativ som finns inom utredningsområdet.

Gestaltungsprogrammet är en redovisning av de gestaltungsaspekter som under utredningsarbetet behandlats och inarbetats i alternativen gällande vägens läge i plan och profil. Programmet tar upp utformningen och principer att jobba vidare kring avseende väganläggningens inpassning i landskapet på översiktlig nivå. Gestaltungsprinciper för vald korridor utvecklas sedan i projektets nästa skede.

Som utgångspunkt finns landskapsanalysen som analyserar hur landskapet utvecklats fram till hur det ser ut idag.



Figur 1 Resultat av landskapsanalysen. Genom hela området går en skuggzon som är ursprungligen till dalgången och den rad av sjöar som går genom området i öst-västlig riktning. Mot söder och norr ligger dalgångsslätterna som till stor del är skogsbevuxna eller småbrutna. Bebyggelse och dagens väg 77 ligger i gränsen mellan den norra dalgångsslutningen och dalgångsbotten. I gränsen mellan öppet landskap och skog.

Förutsättningar

Området är huvudsakligen kuperat med skogklädda höjder och mindre dalgångar. I dalgångarna finns ett system med sjöar. Tre huvudsakliga landskapstyper finns representerade i området; det slutna skogslandskapet, det halvslutna småskaliga jordbruksdominerade landskapet och det öppna jordbruksdominerade landskapet.

Resultat av landskapsanalys

Landskapsanalysen, som återfinns i samrådshandlingen, ger en helhetsbild av landskapets huvudsakliga innehåll, dess karaktär, egenskaper och värden. Analysens viktigaste uppgift är att bidra till bättre lokalisering, utformning och utförande av projektet.

Resultatet av analysen ger landskapets tålighet - vad som inte kan mistas utan att karaktären går förlorad vilket är värdefull för den fortsatta planeringen och ger förutsättningar för en färdig anläggning som inte bara gör så lite intrång som möjligt i befintlig miljö utan även bidrar till att utveckla eller förstärka kvaliteter såväl för trafikanten som för de som vistas kring vägen.

Resultatet av analysen ger tre huvudpunkter som karaktäriserar landskapet i utredningsområdet:

Det slutna skogsbevuxna landskapet

Karaktären finns representerad inom hela utredningsområdet. Skogsområdenas orörda karaktär och dess natur är bitvis av stort värde. Insprängt i skogsmarken finns odlade partier i till exempel sänkor vilka är av stort värde i det annars slutna landskapet.

Det halvslutna småskaliga jordbruksdominerade landskapet

Karaktären utgör en stor del av utredningsområdet. Landskapet är varierat och består av odlade och betade ytor, naturliga och planterade skogspartier samt omställningsytor. Landskapet är relativt kuperat.

Det öppna storskaliga jordbruksdominerade landskapet

Karaktären består av ett sammanhållet i stort sett horisontellt landskap med inslag av bebyggelse, vegetation, åkerholmar och mindre kuperade partier.

Hela området ligger under högsta kustlinjen vilket innebär att det legat under vatten. När landskapet var täckt av vatten avsattes lera och silt på bottenarna. Genom landhöjning utgör dessa bottenar nu plana lerslätter.

Sammanhängande lerområden finns, söder om Gottröra, mellan Rimbo och Söderby samt mellan Finsta och Rösa.

Bebyggelsestruktur

Tre tätorter är belägna i området; Gottröra, Rimbo och Finsta, varav Rimbo är den största. Mellan tätorterna finns mindre byar och enstaka gårdar, de flesta belägna i dalgångens norra sluttning i gränsen mellan det slutna och det öppna landskapet. Bebyggelsen beskrivs mer utförligt i den fördjupade analysen.

Topografi

I ost-västlig riktning genom området finns en storskalig skjuvzon. En sådan uppstår då två berggrundspartier förskjuts i förhållande till varandra och ger en deformation av berggrunden.

I utredningsområdet framträder skjuvzonen som en dalformation med pärlbandet av de avlånga sjöarna Metsjön, Långsjön, Kundbysjön och Björkarn i botten.

Skjuvzonen omgärdas av skogbeklädda höjder och befintlig väg 77 följer i stort den norra kanten av den öppna zonen.

Två isälvsлагringar i nord-sydlig riktning finns inom området. Dels en söder om Rimbo ner mot Rå som har en svag åsform. Dels stråket Skederid - Edsbro som delvis har åsform. Söder om Finsta har den sin högsta punkt och reser sig där 25 m över slätten. Norr om Finsta är åsen uppbyggd av åskullar, drygt 10 meter över omgivningen.

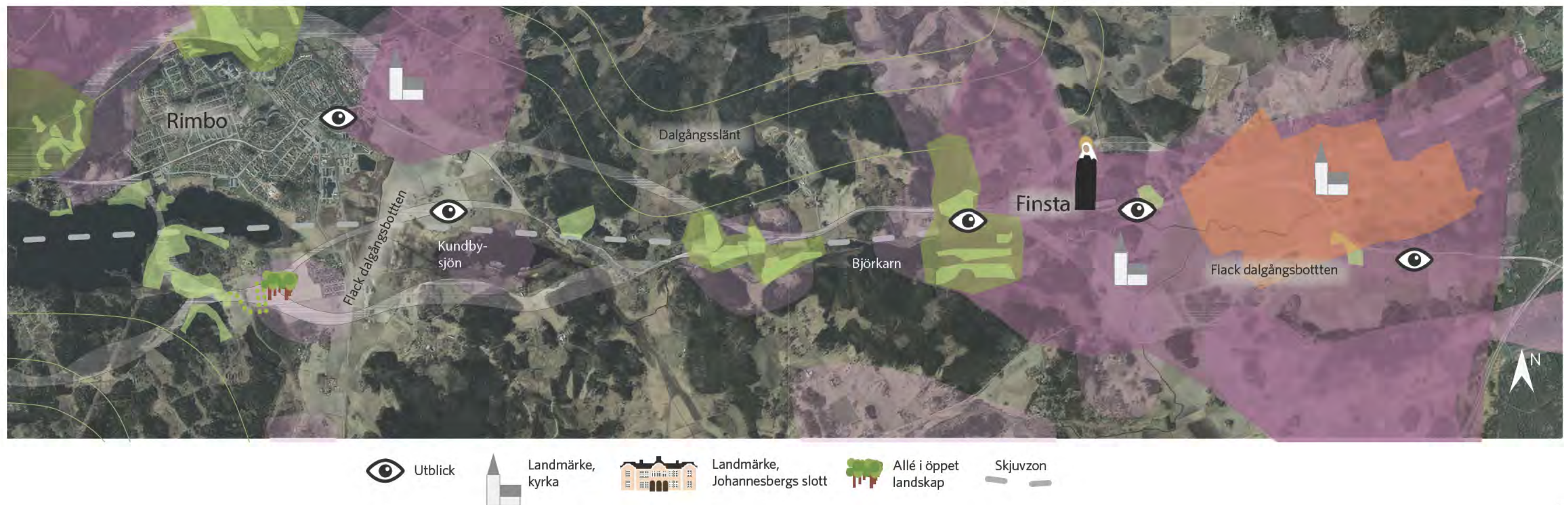
Struktur och riktningar

Dalgången ger området en tydlig ost-västlig riktning. Generellt är bebyggelsen placerad i dalgångens norra sluttning och befintlig väg 77 följer sluttningens fot. Dalgångens södra sluttning är brantare och skogsbeklädd.

Historiskt landskap

Genom landskapsanalysen får man en tydlig bild av områdets rika kulturhistoria som till stora delar också är tydligt avläsbar i dagens landskap. Landhöjningen har gjort att området sakta övergått från vattenled till jordbrukslandskap. Bebyggelsen har dock till stora delar hållit sig kvar på dalslätterna och endast ett fåtal gårdar ligger ute på den flacka dalgångsbotten. Stora delar av området inryms även inom riksintresse för kulturvärden och kommunala

Detta innebär att det finns mycket kulturminnen att förhålla sig till såväl skyddade områden som fornlämningar som är mer eller mindre synliga för blotta ögat.



Utformning

Övergripande mål för utformningen

Det övergripande målet med utformningen kan utifrån projektmålen formuleras som att vägen ska integreras i landskapet med hänsyn till dess historia och geografiska förutsättningar. Förutsättningar ska också ges för att vägen i ett senare skede ska kunna ges en utformning som är estetiskt tilltalande såväl som säker för trafikanten på vägen och den oskyddade trafikanten som rör sig vid sidan om den.

Följande gestaltsmål är uppsatta för utformningen av väg 77:

Underordna sig landskapet

Väganläggningen ska underordna sig och anpassa sig till landskapet genom såväl läge i landskapet som i profil, linjeföring.

Förstärka upplevelsen

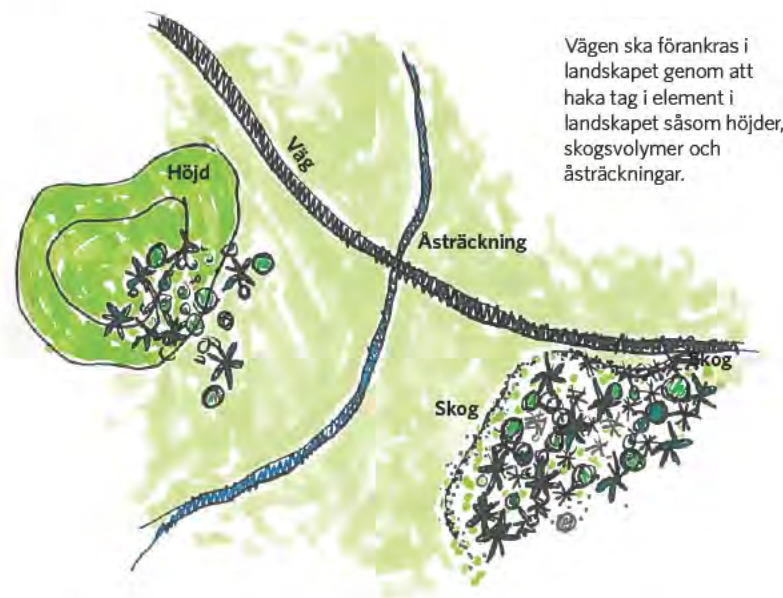
Upplevelsen av det vackra landskapet och dess rika kulturhistoria ska förstärkas genom den nya väganläggningen.

Gestaltsprinciper

Nedan beskrivs principer för vägen så att den ska uppfattas som en naturlig del av landskapet och förstärka upplevelsen av det.

Följa terrängen och förankra vägen i landskapet

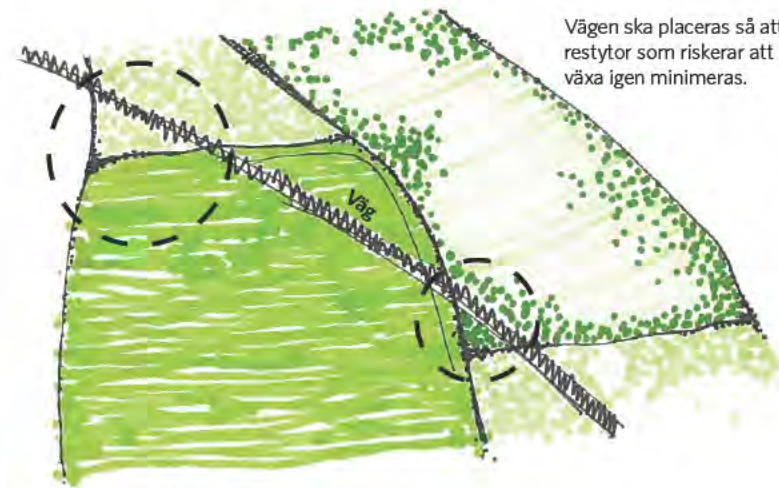
Genom att låta vägen följa terrängen upplevs den som ett mindre ingrepp och gör även att man kan undvika onödiga skärningar. Landskapets form ska styra väglinjen och genom att låta vägen "haka tag" i element i landskapet till exempel en åsträckning eller en skogsdunge får den en naturlig förankring.



Figur 2 En ny väg ska följa terrängen för att förankras i landskapet.

Markutnyttjande

För att i så stor utsträckning som möjligt kunna bevara jordbrukslandskapet så väl till utseende som brukbar areal ska vägen i ny sträckning ta hänsyn till åkergränser. Där en åker behöver delas bör alla delar även framöver vara brukningsbara. Ej brukningsbara delar riskerar att växa igen och bilda uppvuxna element i det i övrigt öppna landskapet.



Figur 3 Princip för markutnyttjande.

Väg på bank

Genom flackt öppet landskap ska vägen gå så nära befintlig marknivå som möjligt. Oftast behöver dock vägen av byggnadstekniska skäl ligga på uppfylld mark en bit över befintlig nivå. Genom att jobba med bankslänternas utformning, enligt principer nedan, kan man trots att vägen behöver ligga på fyllning få den att smälta in.

Flack slänt

Slänt med mycket flack lutning med möjlighet att bruka marken. Principen ska eftersträvas i det öppna flacka odlingslandskapet.



Figur 4 Slänter ska vara flacka och om möjligt odlingsbara.

Anslutning till befintlig mark

Genom att ansluta slänten till befintlig mark med en stor avrundning förankras väganläggningen i landskapet. Där flack odlingsbar slänt inte används ska bankslänten anslutas till omgivande mark med radie över 15 meter.



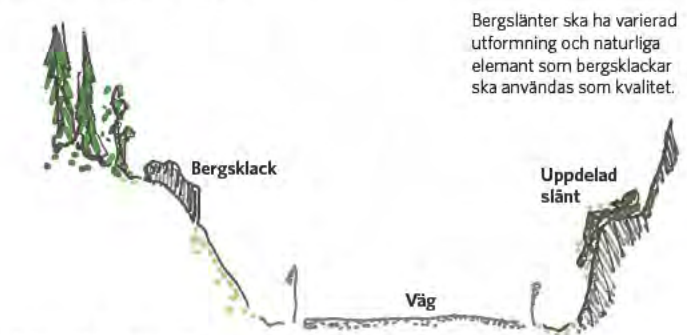
Figur 5 Slänter ska anslutas mjukt till befintlig mark.

Väg i skärning

Där vägen behöver ligga lägre än omgivande mark, i skärning, finns både trafikant och åskådaraspekter att ta hänsyn till. Ju djupare skärning desto större ingrepp men även hur en liten skärning utformas har stor betydelse för upplevelsen. Principer för skärningar nedan ska användas.

Djup skärning

Där vägen går i djup skärning ska man jobba med släntväggarna för att upplevelsen av dess dominans dämpas och även skapa variation. Hur detta görs är en avvägning från situation till situation. Till exempel genom att slänten delas upp i etapper med vegetation som mjukar upp slänten. Det är viktigt att man tar tillvara de naturliga kvaliteter som finns och låter berget vara synligt där det är möjligt.



Figur 6 Princip för djup skärning

Terränganpassad slänt

I småbrutet landskap och skogsmark är terränganpassade slänter ett bra alternativ. Vägen går igenom sektion för sektion för att hitta bästa lösning. Möjligheten ges då att tillvarata karaktäristiska element som till exempel stenblock.



Figur 7 Terränganpassad slänt

Släntavrundning

Där vägen går i skärning i öppet landskap ska den utformas så att den smälter in. Detta görs bäst med en så kallad propellerbladsslänt vilket innebär att det är utbredningen av slänten och inte släntlutningen som är konstant. Slänten blir då flackare och flackare ju längre ut ur skärningen man kommer och smälter på ett harmoniskt sätt ihop med omgivande landskap.



Figur 8 Propellerbladsslänten gör att skärningens slänter smälter in bättre.

Vägens form och visuell ledning

Linjeföring

Vägens form påverkar mycket hur den smälter in i landskapet men också körupplevelsen, man brukar benämna det som den yttre och inre harmonin. Den inre harmonin är då vägens form, att den skall ha ett harmoniskt utseende. Den yttre harmonin uppnås då vägen passas in i landskapet på ett harmoniskt sätt och ger trafikanten en visuell ledning.

Vägen ska i sin linjeföring ta hänsyn till landskapets form. Den ska också ta hänsyn till vägens historiska placering i landskapet där vägen ligger i gränslandet mellan öppet och uppvuxet landskap.

Övergång mellan öppet och slutet landskap

Områdets landskap innehåller många övergångar mellan öppet eller småbrutet landskap och uppvuxen skog. Där vägen går mellan de olika landskapstyperna ska man jobba med övergångarna så att undvika fula så kallade siktskärar som uppstår när en väg går rakt in i en skog.

Variation

En monoton vägsträcka bör vara max 4-5 km lång för att föraren ska bibehålla fokus. Händelser i form av till exempel utblickar bör vara minst 110 meter i 80 km/tim för att inte upplevas som ett störande flimmer. Variation kan skapas genom utblickar mot till exempel landmärken som finns utpekade i landskapsanalysen. Även vyer mot sjöar eller öppen mark kan utvecklas och användas.

Vegetation

Slänter

Slänter som inte görs odlingsbara skall vara täckta av vegetation. Främst ska avbaningsmassor användas. Där detta inte är möjligt ska de besås med i området naturligt förekommande arter.

Skogsbryn

Där skog behöver fällas på grund av breddning eller säkerhetszon bör bryn återskapas med naturligt förekommande arter.



Figur 9 Princip för återskapat bryn

Broar

Broar i området ska vara enkla i sin utformning med en neutral färgsättning. Ute i det flacka landskapet ska de vara lågt liggande och väl förankrade i landskapet.

Bullerskydd

Där det finns behov av bullerskydd ska de förläggas i anslutning till bebyggelse så det ger ett samlat intryck. Vallar ska utformas så de smälter in i landskapet med till exempel varierad höjd och släntlutning.

Plank bör utformas med inspiration av områdets bebyggelsetradition samt traditionellt använda tomtavgränsningar. Exempelvis klippta häckar, röda fasader och murad grund, se figur 10 och 11. Alternativt ges de en enkel utformning med neutral färgsättning.

Genomsiktliga partier bör användas där behov finns för bibehållande av visuell kontakt och utblickar. Detta ska utredas i kommande skede.

Passager

En ny väg utgör en barriär. Den konkurrerar med befintliga rörelsemönster, en så kallad barriäreffekt. För att mildra effekten ska rörelsemönster utredas och passager över eller under vägen placeras där de i största utsträckning möjliggör ett bibehållet rörelsemönster för såväl djur som människor. Passagerna ska utformas så att de smälter in i landskapet.

Gång- och cykelpassager

Gång- och cykelpassager ska utformas med stor omsorg där trygghetsaspekten ska vara en av de viktigaste. Utformning och färgsättning ska vara enkel och neutral och slänter ska vara flacka och i möjligaste mån vara gräsbesådda.

Viltpassager

Viltpassager ska placeras och utformas i samråd med expertis. De ska utformas så att de smälter in i miljön.



Figur 10 Karakteristisk byggnad med murad grund.



Figur 11 Höga klippta häckar är ett vanligt inslag kring bebyggelsen

Åtgärder

På följande sidor beskrivs de olika korridorerna och hur gestaltningsprinciperna används inom dem.

Åtgärder i befintlig sträckning

Åtgärder i befintlig sträckning görs för att öka vägens standard och säkerhet. Aktuella åtgärder är breddning av vägen till samt mindre justeringar i plan och profil.

Samtliga sträckor innehåller alternativ med åtgärder endast i befintlig sträckning. Dessa har på numrering .1. På sträckorna 1, 3, 5 och 7 finns inga övriga alternativ.

Sträcka 1 (Länsgränsen – väster om Gottröra)

Alternativ 1.1

Vägen går genom småbrutet landskap med vyer ut mot det flacka odlingslandskapet.

Gestaltningsprinciper

Slänter från den breddade vägen ska ansluta mjukt till omkringliggande landskap. Bryn ska återskapas där skog fälls.

Sträcka 2 (Gottröra)

Alternativ 2.1

Beskrivs i avsnitt om Gottröra på sidorna 10-11.

Sträcka 3 (Öster om Gottröra – Alhamra)

Alternativ 3.1

Vägen går genom småbrutet landskap med vyer ut mot det flacka odlingslandskapet.

Gestaltningsprinciper

Slänter från den breddade vägen ska ansluta mjukt till omkringliggande landskap. Bryn ska återskapas där skog fälls.

Norr om Metsjön förskjuts vägen norrut. Slänt mot sjön ska göras flack och naturligt förekommande arter ska sås in.

Sträcka 4 (Rimbo)

Alternativ 4.1

På delsträckan går även 4.2 och 4.5-4.8 delvis i befintlig sträckning. Beskrivs i avsnitt om Rimbo på sidorna 12-15.

Sträcka 5 (Åby – väster om Finsta)

Alternativ 5.1

Vägens utformning blir likt idag.

Sträcka 6 (Finsta)

Alternativ 5.1

Beskrivs i avsnitt om Finsta på sidorna 16-17.

Sträcka 7 (Västra Libby – Rösa)

Alternativ 7.1

Vägens utformning blir likt idag.

Åtgärder i ny sträckning

Åtgärder i ny sträckning redovisas efter delsträcka enligt figur nedan.



Figur 12 Översikt över alternativen.



Gottröra

Enligt landskapsanalysen ligger Gottröra inom riksintresse för kulturmiljö, fornlämningsområde och landskapsbildsskydd. Samtliga uppmärksammar placeringen i dalgångssluttningen och de långa vyerna ut över slätten. De många fornlämningarna i området visar att det länge varit en boplats och där man nu tittar ut över vida åkrar har man tidigare tittat ut över vatten. Området har således länge varit en kommunikationsled.

Väg 77 på sträckan går idag i ursprunglig sträckning på gränsen mellan öppen mark och uppvuxen skog och i närheten av bebyggelse.

Nedan beskrivs de olika alternativen, landskapet de rör sig genom och dess förutsättningar. Det följs av gestaltungsprinciper för respektive korridor.

Alternativ 2.1 - Genom Gottröra

Alternativet genom Gottröra nyttjar befintlig väg första delen från väster och avviker i andra delen från befintlig vägsträckning.

Gestaltungsprinciper

Den väglinje med raksträckor och snäva kurvor åtgärdas för en mer harmonisk linjeföring. Ny sträckning ska följa landskapets form och en mjuk balanserad väglinje med kurvor bör eftersträvas.

Slänter ska göras flacka och om möjligt odlingsbara för att smälta in i det flacka landskapet.

Alternativ 2.2 - Söder om Gottröra

Alternativet avviker från befintlig sträckning av väg 77 och ut över det öppna och horisontella landskapet väster om Gottröra.

Gestaltungsprinciper

Alternativet rör sig ut över det horisontella odlingslandskapet. Vägen ska här ligga så lågt som möjligt med flacka slänter som bör vara odlingsbara.

Väglinjen ska följa det omkringliggande landskapets form för en harmonisk linjeföring och ansluta till befintlig sträckning med mjukt balanserad kurva.



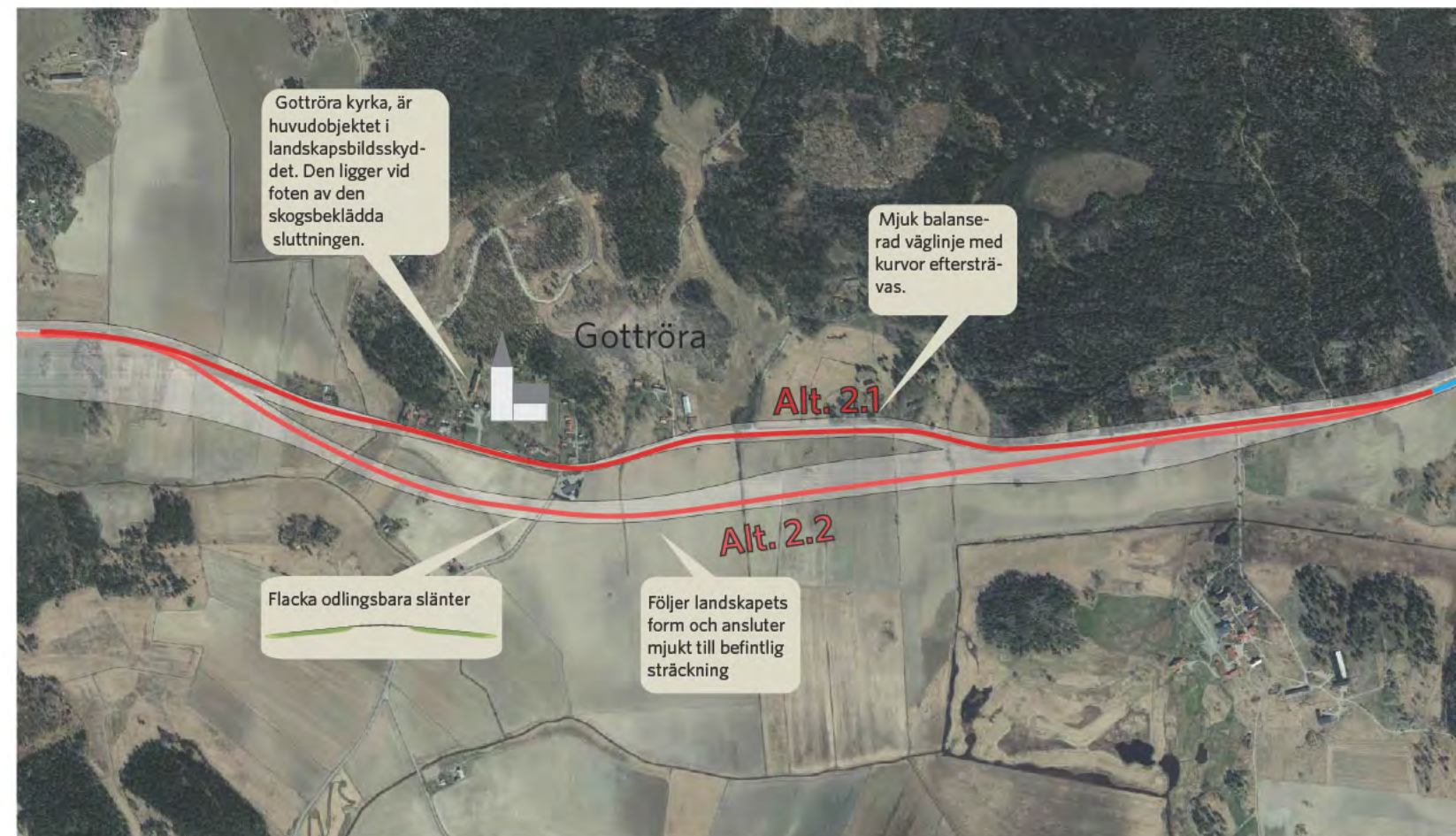
Figur 13 Flackt landskap mot söder från väg 77.



Figur 14 Gottröra kyrka



Figur 15 Gottröra kyrkby



Figur 16 Översikt över gestaltungsprinciper på Delsträcka 2 genom och förbi Gottröra

Rimbo

Rimbo är områdets största samhälle och väg 77 med sin nuvarande sträckning genom samhället utgör en stor barriär för de som rör sig i samhället och för trafikanterna på vägen ger sträckningen en sämre framkomlighet.

Ett flertal alternativa korridorer har tagits fram vilka kombineras till två alternativ i befintlig sträckning genom Rimbo och sex alternativa förbifarter.

Nedan beskrivs de olika alternativen, landskapet de rör sig genom och dess förutsättningar. Det följs av gestaltungsprinciper för respektive korridor.

Alternativ 4.1 Befintlig sträckning genom Rimbo, Befintlig sträckning genom Lövsta.

I början av sträckan (från väster) i trevägskorsningen vid Alhambra förskjuts korsningen något ut i dalgången. Fram till Rimbo breddas vägen och siktkurvor åtgärdas.

Väg 77 har genom Rimbo två filer och smala trottoarer. I utkanterna av samhället finns separerad gång och cykelväg.

För att väg 77 ska uppfylla uppsatta projektmål krävs en ombyggnad så att trafikmiljön uppmanar trafikanten att hålla hastigheten samt att oskyddade trafikanter kan röra sig säkert längs vägen och att det finns trygga och säkra passager.

Lövsta beskrivs i landskapsanalysen som en välbevarad bymiljö. Den ligger utspridd längs vägen som här går i en ursprunglig sträckning med en nära relation till omgivningen. Den passerar karaktäristiska röda hus, murade socklar och klippta häckar.

Gestaltungsprinciper

Vid ombyggnaden av korsningen i Alhamra blir vägens bankslänt ett framträdande element. För att mildra inverkan ska den göras med varierande lutning och anslutas mjukt till dalgångsbotten.

Längs övrig sträcka ska slänter från den breddade vägen anslutas mjukt till omkringliggande landskap. Bryn ska återskapas där skog fälls.

Vägen ska på sträckan genom Rimbo byggas om så att den speglar att den rör sig genom tätort. Vägen ska utformas med omsorg och med den oskyddade trafikanten i åtanke genom trygga passager, separerade gång- och cykelbanor etc.

På sträckan genom Lövsta ska slänter och säkerhetszoner utformas så att de innebär ett värde för trafikanten. Upplevelsen av att åka på en kurvig äldre vägsträckning med nära kontakt med bebyggelsen går till viss del förlorad då vägavsnittet åtgärdas för bättre trafiksäkerhet och framkomlighet. Det är viktigt att kompensera detta genom omsorgsfull och varierad utformning av till exempel slänter och avgränsningar mot vägen så att småskaligheten inte går förlorad.

Alternativ 4.2 Befintlig sträckning genom Rimbo, ny sträckning genom Lövsta

Alternativet går i befintlig sträckning fram till och genom Rimbo, se alternativ 4.1.

Den nya sträckningen går över den skogsbevuxna höjden norr om Lövsta, vidare över svagt kuperad öppen mark och genom ytterligare skogsmark innan den ansluter till befintlig sträckning.

Skogsområdet i väster är delvis är klassad som nyckelbiotop med högt skyddsvärde. Skogen består till stor del av uppvuxna granar i storblockig mark. Även det östra skogsområdet är delvis klassat med liknande karaktärsdrag som det östra.

Det östra skogsområdet omfattar tre klassade områden enligt naturvärdesinventeringen. Naturvärdena är främst kopplade till död ved och äldre träd som utgör och kan utgöra god miljö för hotade arter om de får utvecklas fritt. Trädskiktet domineras av gran medan markskiktet är delvis blockigt och med ett utvecklat buskskikt. Brynmiljön ut mot öppen mark är utvecklad och gynnsam mot fågelfaunan.

Mellan skogsområdena ligger ett avsnitt med kuperad öppen mark.

Gestaltungsprinciper

Gestaltungsprinciper för sträckan handlar om att låta skogen komma så nära vägen som möjligt för att mildra ingreppet. Där träden av säkerhetssynpunkt behöver tas ner kan man låta skogens mark, de karakteristiska stenblocken kringgärdad av låg vegetation fortsätta. Man bör även använda avbanad vegetation istället för att så in gräs med friskt grönt som avviker från befintlig. Anpassningen sker genom terränganpassade slänter. Brynmiljön är viktig att återskapa och utveckla och kan med fördel ges en varierande utbredning mot vägen.

Sträckan genom öppen mark bör följa det svagt kuperade landskapet och behöver vägen gå i skärning bör de utföras med propellerbladsslänt för ett harmoniskt uttryck.

Alternativ 4.3 Förbifart söder om Rimbo (söder om Långsjön), befintlig sträckning genom Lövsta.

Från väster svänger alternativet av söderut vid Alhamra. Det rör sig söder om Långsjön, ut över slätten norr om Kundbysjön och ansluter till befintlig väg 77 norr om Lövsta.

Vid Alhamra går befintlig väg 77 upp på en höjd och mot både väster och öster är vyerna långa och magnifika. Miljön är unik inte bara i den faktiska utsikten utan även i det att det här är lätt att se sambandet mellan sjöarna och att de historiskt varit ett sammanhängande vatten.

Området mellan Metsjön och Långsjön är dalgången smalaste del och den södra sidan lutar brant mot sjön. En väg i alternativets sträckning kommer att behöva gå i djup skärning.

Vid Adamsberg kommer alternativet ut på den öppna slätten. Den första delen är småbruten men efter Asplund rör det sig genom det flacka öppna landskapet och ansluter till befintlig väg 77 norr om Lövsta.

Vid Adamsberg går korridoren genom en allé som är ett värdefullt landmärke och även omfattas av generellt biotopskydd.

Gestaltungsprinciper

En bro över dalgången ska ligga lågt och diskret, det är landskapet som ska framhävas. Det är viktigt att den tydliga kopplingen mellan de båda sjöarna bibehålls.

Söder om Långsjön där vägen går i skärning ska utformningen av slänterna syfta till att låta skogen komma nära vägen samt göra sträckan varierad. Detta kan åstadkommas genom att låta den följa med neråt slänterna där de inte utgörs av bergskärning. Inom säkerhetsavståndet kan man använda sig av skogens markskikt.

Där det är bergskärning utformas den med variation med platåer och varierad lutning.

Där korridoren vid Adamsberg kommer ut i småbrutet landskap med alléer och tydlig rumsbildning ska vägen förläggas i kanten av det öppna rummet för att optimera markutnyttjandet så att karaktären kan bibehållas. Allén mot Adamsberg ska så långt det är möjligt hållas intakt, om intrång krävs ska detta kompenseras. Där vägen rör sig ut i öppet landskap ska vägen ligga lågt och följa det svagt böljande landskapets form. Slänter ska vara flacka, om möjligt odlingsbara, och ansluta mjukt till omgivande mark.

Gång- och cykelpassager ska utformas med omsorg och med den oskyddade trafikanten i åtanke. För att skapa trygga passager ska stor vikt läggas vid ljusinsläpp och sikt genom porten.

Bullerskyddsåtgärder längs Asplunds bebyggelse kan utgöras av plank eller vall. De ska för läggas i nära anslutning till den vegetationsridå som omger bebyggelsen och smälta in i denna. Utblickar ska bibehållas med hjälp av genomsiktliga partier.

Alternativ 4.4 Förbifart söder om Rimbo (söder om Långsjön), ny sträckning söder om Lövsta.

Likt alternativ 4.4 går alternativet söder om Långsjön men viker sedan av även söder om Kundbysjön och ansluter till väg 77 söder om Lövsta.

Gestaltungsprinciper

Där korridoren rör sig ut i öppet landskap ska den följa dalgångens södra kant med uppvuxna skogspartier mot söder för att förankrar den i landskapet. En väg ska här ligga lågt med flacka, om möjligt odlingsbara, slänter som ansluter mjukt till omgivande mark.

Söder om Kundbysjön där landskapet är mer kuperat ska vägen för att förankras i landskapet med en mjuk linje lägga sig i roten av de skogsbevuxna höjderna och ansluta till befintlig väg 77 söder om Lövsta.

Bron över Kundbysjöns utlopp ska ges en lätt, enkel och nedtonad utformning för att så långt det är möjligt smälta in i ålandskapet.

Gång- och cykelpassager ska utformas med omsorg och med den oskyddade trafikanten i åtanke. För att skapa trygga passager ska stor vikt läggas vid ljusinsläpp och sikt genom porten.

Alternativ 4.5 Förbifart söder om Rimbo (bro över Långsjön), befintlig sträckning genom Lövsta.

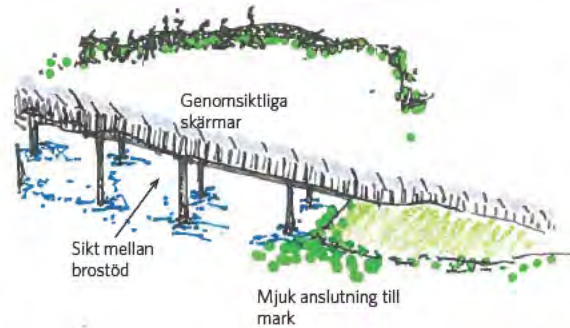
Alternativet går i befintlig sträckning fram till Rimbo där alternativet viker av mot söder, se alternativ 4.1.

Där alternativet viker söderut går det i princip direkt upp på bro över Långsjön. Det svänger av mot öster och går sedan likt alternativ 4.3 norr om Kundbysjön och i befintlig sträckning genom Lövsta.

Gestaltungsprinciper

För principer väster om Rimbo, se alternativ 4.1.

En bro utformas med ett lätt uttryck, det är landskapet som ska framhävas såväl från bron som en bibehållen upplevelse av det från marken. För att åstadkomma det ska bron ha en stor genomsiktighet gällande såväl brostöd som bullerskyddsskärmar på broräcket. Utformning av brofästen görs med flacka slänter som ansluter mjukt till befintlig mark.



Figur 17 Princip för broutformning

Gång- och cykelpassager ska utformas med omsorg och med den oskyddade trafikanten i åtanke. För att skapa trygga passager ska stor vikt läggas vid ljusinsläpp och sikt genom porten.

För principer från Adamsberg, se alternativ 4.3.

Alternativ 4.6 Förbifart söder om Rimbo (bro över Långsjön), ny sträckning söder om Lövsta.

Alternativet går i befintlig sträckning fram till Rimbo där alternativet viker av mot söder, se alternativ 4.1. Går sedan likt alternativ 4.4 på bro över Långsjön och viker likt alternativ 4.4 av söder om Kundbysjön och ansluter till befintlig väg 77 söder om Lövsta.

Gång- och cykelpassager ska utformas med omsorg och med den oskyddade trafikanten i åtanke. För att skapa trygga passager ska stor vikt läggas vid ljusinsläpp och sikt genom porten.

För principer väster om Rimbo, se alternativ 4.1.

För principer för broutformning, se alternativ 4.5.

För principer från Adamsberg, se alternativ 4.4.

Alternativ 4.7 Förbifart norr om Rimbo, befintlig sträckning genom Lövsta
Alternativet går i befintlig sträckning fram till en dryg kilometer väster om Rimbo där alternativet viker av mot norr, se alternativ 4.1.

Där alternativet viker av norrut och går genom skogen norr om Rimbo och vidare genom det småbrutna landskapet nordost om samhället. Öster om Rimbo går vägen ut över slätten och ansluter till befintlig väg strax norr om Lövsta.

Gestaltungsprinciper

Gestaltungsprinciper för sträckan handlar om att låta skogen komma så nära vägen som möjligt för att mildra ingreppet. Där träden av säkerhetssynpunkt behöver tas ner kan man låta skogens mark, de karakteristiska stenblocken kringgärdad av låg vegetation fortsätta. Man bör även använda avbanad vegetation istället för att så in gräs med friskt grön ton som avviker från befintlig. Anpassningen sker genom terränganpassade slänter.

Norr om Rimbo går vägen över öppen mark nära bebyggelse, området är även utpekade som aktuellt för exploatering. Det kan här bli aktuellt med bullerskydd vilket ska utformas så att bebyggelsen har en bibehållen visuell kontakt norrut.

Alternativet går sedan över småbruten mark och över Vallbyån. Här ska slänter terränganpassas och småskaligheten bevaras, bron ges en nedtonad utformning. Bullerskydd på sträckan behöver nog studeras för att inte bli ett dominerande inslag.

Ut över slätten ska vägen ligga lågt med flacka slänter. Vägen ska förankras i landskapet, till exempel genom att haka tag i den uppvuxna trädridå som ligger inom korridoren.

Gång- och cykelpassager ska utformas med omsorg och med den oskyddade trafikanten i åtanke. För att skapa trygga passager ska stor vikt läggas vid ljusinsläpp och sikt genom porten.

Alternativ 4.8 Förbifart norr om Rimbo, ny sträckning norr om Lövsta

Likt alternativ 4.7 går sträckningen norr om Rimbo, över slätten och går sedan norr om Lövsta likt alternativ 4.2.



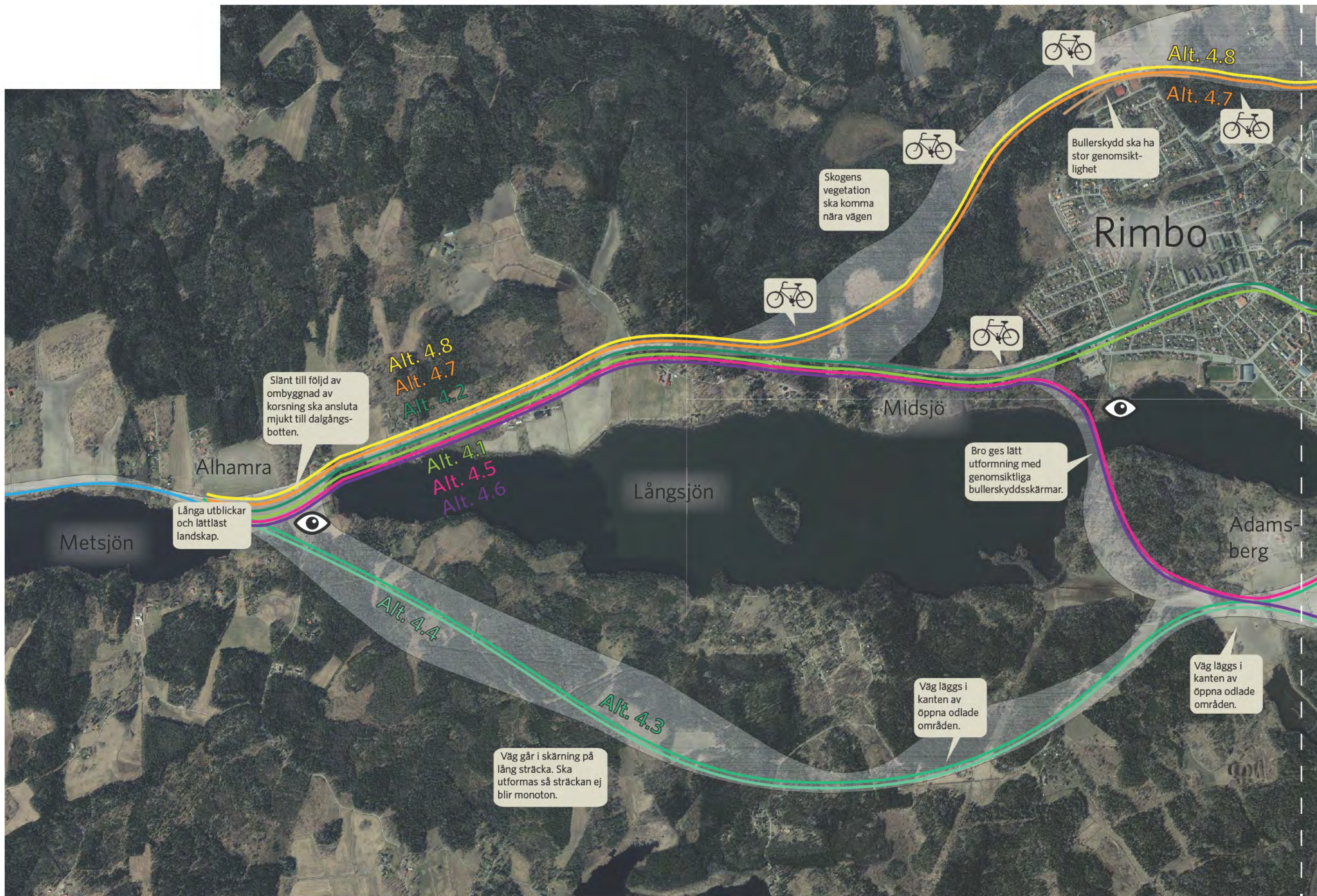
Figur 18 Rekreativt område väster om Rimbo



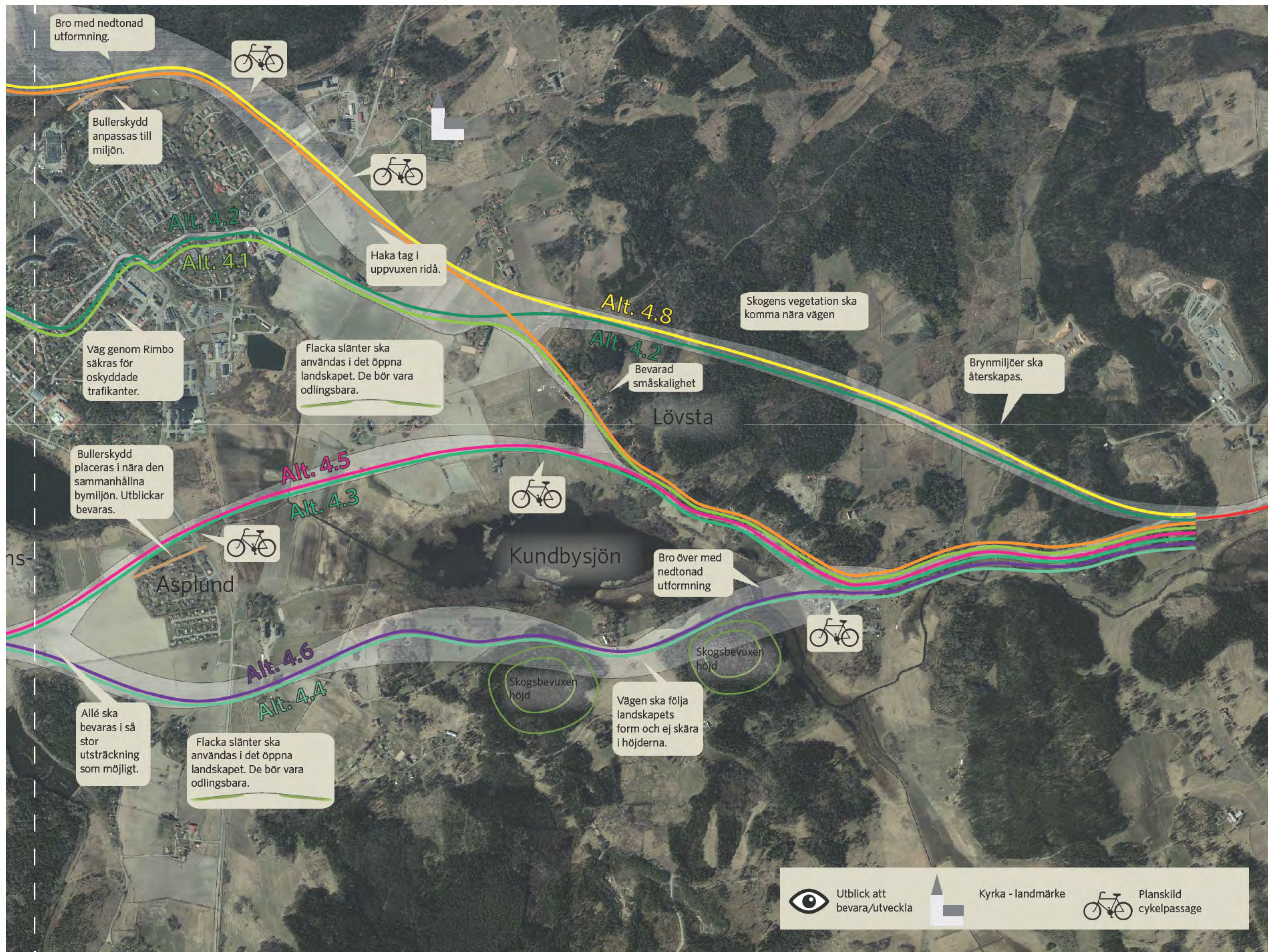
Figur 19 Väg 77 genom Rimbo



Figur 20 Vy från badplatsen i Rimbo



Figur 21 Översikt över gestaltungsprinciper på Delsträcka 4 genom och förbi Rimbo



Finsta

Området kring Finsta är ett gammalt maktcentrum med anor från yngre järnålder fram till 1400-talet. Det låg strategiskt i mötet mellan det inre av en havsvik och en tvärande landsväg. Idag är Skederids kyrka och Husby-Sjuhundra kyrka tydligt framträdande på den horisontella slätten tillsammans med och trädriddån längs ån som slingrar sig genom slätten.

Sydväst om Finsta reser sig Skederidsåsens högsta punkt som ett tydligt karaktärselement för landskapsrummet.

Historiskt är området även viktigt som Den Heliga Birgittas födelseort i den norra delen av samhället. Där ligger även den bönegrotta där hon fick sina första uppenbarelser.

Nedan beskrivs de olika alternativen, landskapet de rör sig genom och dess förutsättningar. Det följs av gestaltningsprinciper för respektive korridor.

Alternativ 6.1 Befintlig sträckning genom Finsta

Vägen genom Finsta slingrar sig genom samhället med både bebyggelse och vegetation nära vägen.

Gestaltningsprinciper

Väganläggningens utformning ska spegla att den rör sig genom tätort och ha en hastighetssänkande utformning genom till exempel avsmalningar vid passager. Vägen ska utformas med omsorg och med den oskyddade trafikanten i åtanke. Gång- och cykelpassager ska utformas så de upplevs som trygga.

Alternativ 6.2 Förbifart söder om Finsta

I alternativet svänger vägen av mot söder väster om Finsta och rör sig på bro över ån. Efter att gå förbi söder om lantbruksgymnasiet rör den sig mot sydost ut på slätten och svänger av mot öster för att ansluta till befintlig väg 77.

Gestaltningsprinciper

Två föreslagna lägen för planskilda passager finns i alternativet. De bör utformas med omsorg för att smälta in landskapet. Slänter bör vara flacka och krönen bör anslutas till omgivande mark med mjuk rundning. För en naturlig karaktär används avbaningsmassor, i annat fall sås slänten med naturligt förekommande arter.

Bron bör ligga lågt, vara väl förankrad i landskapet och nedtonad i sin utformning. Det är landskapet man färdas genom som står för kvaliteten.

Värdefull ängsmark passeras där vägen bör ligga lågt med flacka slänter och mjuk anslutning till omgivande mark. Om möjligt bör avbaningsmassor användas till slänten, i annat fall bör slänten sås med naturligt förekommande arter.

Från öster har man efter Skederidsåsen vy över sjön Björkarn, en kvalitet som bör tillvaras. Första kontakten med vatten när man kommer från öster.

Alternativet skär Skederidsåsen vilket innebär en ”öppning” i sammanhållen skogsvolym. Från öster har man fri sikt mot åsen på långt håll och

sträckning över åsen bör utformas med hänsyn till detta för att undvika en ful siktskåra.

Alternativet kommer innebära skärning då den passerar över åsen. I skärningen bör berget användas som kvalitet och lyftas fram. Det är viktigt att det blir variation och att skogens karaktär bibehålls eller återskapas så nära vägen det är möjligt. Detta kan åstadkommas genom att skärningss-länterna terränganpassas. Vid djupa skärningar bör slänten delas av med avsatser som kan planteras.

Sträckningen på slätten, hakar tag i uppvuxet skogsområde och vegetation kring bostäder, däremellan bör vägen ligga lågt och följa landskapets mjuka böljande form.

Gång- och cykelpassage ska utformas med omsorg och med den oskyddade trafikanten i åtanke. För att skapa trygga passager ska stor vikt läggas vid ljusinsläpp och sikt genom porten.

Alternativ 6.3 Förbifart norr om Finsta

Alternativet svänger väster om Finsta av mot nordost och rör sig i en båge norr om samhället. Det går genom hagmark och odlingsmark och mellan två av de karaktäristiska kullarna som Skederidsåsen här utgörs av. Norr om Finsta går alternativet upp på en skogsbevuxen höjd. Alternativet går sedan genom väderfull ängsmark och ansluter till befintlig väg 77 ca en halv kilometer öster om Finsta.

Gestaltningsprinciper

På sträckor över odlings- och hagmark bör vägen ligga lågt och följa landskapets mjukt böljande form.

Mellan kullarna ska vägen ligga väldigt lågt så att den karaktäristiska miljön bibehålls.

Där vägen går upp på en höjd ska skärningarna utformas med terränganpassning och skogens karaktär få komma så nära vägen som möjligt. För en naturlig karaktär används avbaningsmassor användas, i annat fall sås slänten med naturligt förekommande arter.

Där värdefull ängsmark passeras ska vägen ligga lågt med flacka slänter och mjuk anslutning till omgivande mark. Avbaningsmassor användas till slänten, i annat fall sås slänten med naturligt förekommande arter. Eventuella skärningar utföres med varierande lutning för att bättre smälta in och förankra vägen i landskapet.

Gång- och cykelpassage ska utformas med omsorg och med den oskyddade trafikanten i åtanke. För att skapa trygga passager ska stor vikt läggas vid ljusinsläpp och sikt genom porten.



Figur 22 Husby Sjuhundra kyrka



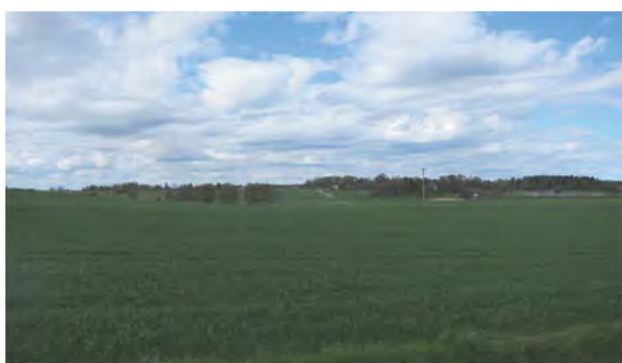
Figur 23 Skederids kyrka



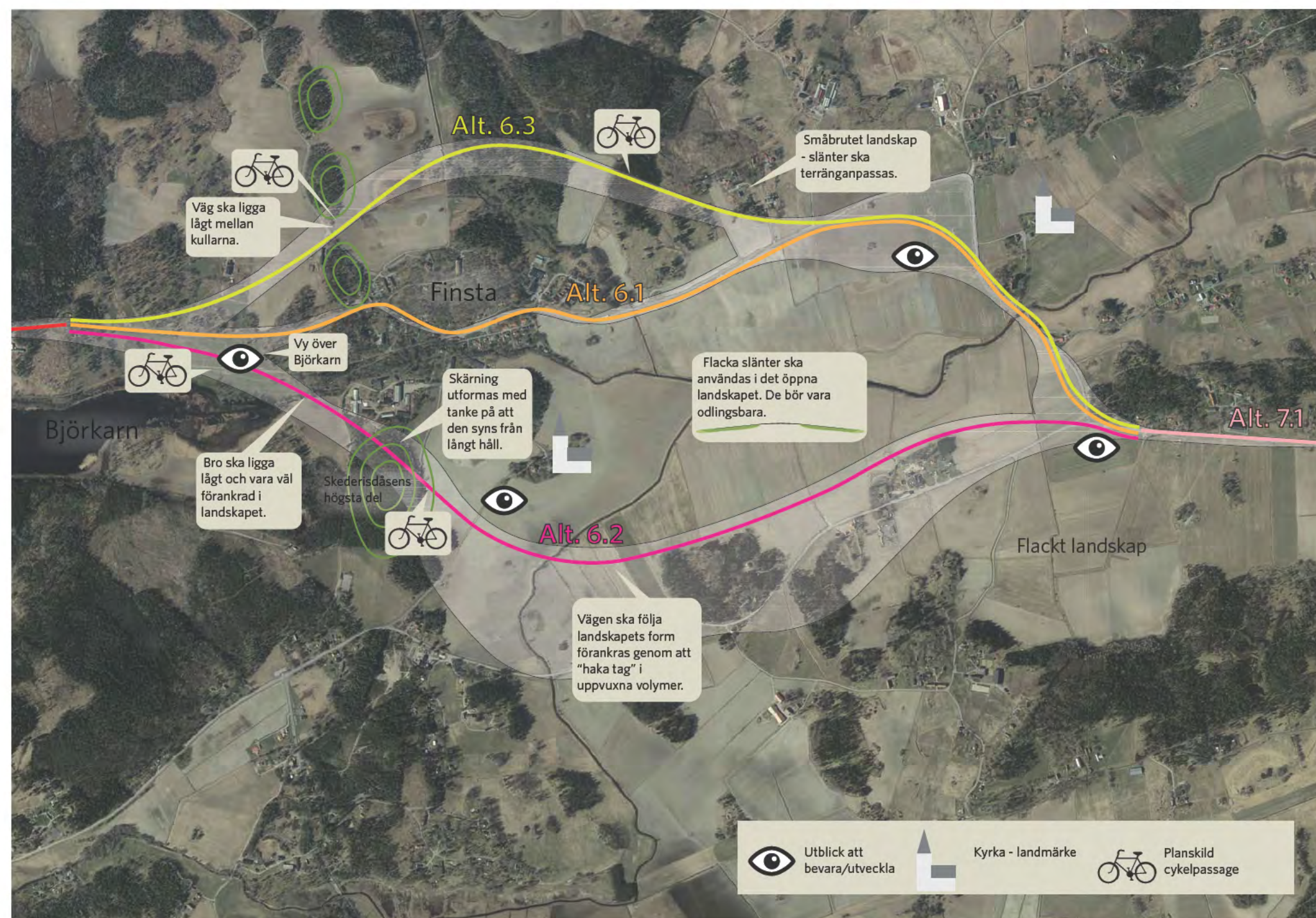
Figur 24 Skederidsåsen norr om Finsta



Figur 25 Slätten norr om Finsta



Figur 26 Slätten sydost om Finsta.



Figur 27 Översikt över gestaltungsprinciper på Delsträcka 6 genom och förbi Finsta

Drift och underhåll

Vid utformningen av vägens sidoområden ska skötselaspekten vägas in. De som ansvarar för skötseln ska därför kopplas in tidigt så att inte åtgärder som är svåra att sköta ritas in med effekten att de intentioner som finns inte kan uppnås. Detta kan till exempel röra säkerhetszoner, slänter och gång- och cykelpassager.

Rekommendationer för fortsatt arbete

För att gestaltningen i ett projekt ska följa med in i byggskedet är det viktigt att de mjuka parametrar som beskrivs i så stor utsträckning som möjligt skrivs in i de tekniska beskrivningar som upprättas. Stor vikt ska läggas vid att beskriva de mjuka värdena och göra dem kalkylerbara så att de följer med hela vägen till byggnation.

Nästa skede i projektet är ” Vägplan för lokaliserat alternativ”. Särskilt viktiga punkter att ta med och utreda vidare i detta skede är:

- Skärning i Skederidsåsen ska noga utredas om alternativ 6.2 väljs.
- Bullerskydden i alternativ 4.7 och 4.8 ska ägnas stor omsorg för bibehållen visuell kontakt norrut.
- Vägens barriärverkan ska minimeras genom nogsam utredning om rörelsemönster i den korridor som väljs och placering av passagemöjligheter utefter denna.

Referenser

Råd för gestaltningsprogram och gestaltningsarbete i olika skeden, Vägverket publikation 2009:161

Gestaltningsprogram inom Banverket, 2005

Infrastruktur i landskapet, Trafikverket publikation 2011:103

Vägen - en bok om vägarkitektur, Benny Birgersson, Vägverket publikation 2006:28

The view from the road, Kevin Lynch et al, 1958



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se