

SAMRÅDSHANDLING

E-Län Väg 881 Ny GC-väg längs Djurövägen

Vägplan Etapp 1 Arkösundsv. – Marbyv.

Norrköpings kommun, Östergötlands län

PM Gestaltning Etapp 1, 2018-11-01

Projektnummer: 159643



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Gestaltning Etapp 1 Arkösundsvägen – Marbyvägen, dokumentnr L161002

Författare: Pernilla Wiman, Sweco

Dokumentdatum: 2018-11-01

Ärendenummer: TRV 2017/23615

Objektnummer: 159643

Kontaktperson: Gabriella Strand, Projektledare Trafikverket, tel. 010-124 36 67

Innehåll

1. INLEDNING	4
1.1. Omfattning och bakgrund	4
1.2. Ändamål och projektmål	6
1.3. Gestaltungsavsikter	7
1.4. Gestaltungsprogrammets syfte	7
1.5. Läsanvisning	8
2. ÖVERGRIPANDE LANDSKAPSBESKRIVNING	8
3. GESTALTNINGSPRINCIPER	12
3.1. Linjeföring	12
3.2. Utformning av sidoområde och slänter	12
3.3. Vegetation	14
3.4. Vägutrustning	15
3.5. Busshållplatser	15
3.6. Vägbro	15
4. GESTALTNINGSPRINCIPER FÖR FOKUSOMRÅDEN	16
4.1. Fokuspunkt 2 - Förbi Styrstad 7:9, sektion 0/150	17
4.2. Fokuspunkt 3 - Förbi Marby 1:5, sektion 1/090	18
4.3. Fokuspunkt 4 - Hållplatsläge vid Marbyvägen, sektion 1/650	18
5. FORTSATT ARBETE	20
5.1. Bygghandlings- och byggskede	20
5.2. Drift och underhåll	20
6. REFERENSER	21

1. Inledning

1.1. Omfattning och bakgrund

Trafikverket planerar för en gång- och cykelväg längs väg 881, Djurövägen utanför Norrköping. Vägen har bristande säkerhet för oskyddade trafikanter. Vägen är smal och krokig och har bristfälligt utformade hållplatser.

Djurövägen har två primära funktioner, persontrafik till och från Djurön, Sidus, Unnerstad och Marby samt transporter till och från Lantmännens spannmålshamn och spannmålsmottagning på Djurön. Området kommer på sikt att få många fler boende tack vare de etableringar som görs. Trafiken uppgår i dagsläget till omkring 1900 fordon per dygn i den södra delen men beräknas öka i takt med exploateringarna. En gång- och cykelväg finns längs väg 209 mot Norrköping.

I projektet ingår:

- Ny gång- och cykelväg längs Djurövägen
- Översyn av busshållplatser längs Djurövägen, i norra änden etapp 1 tillgänglighetsanpassas två busshållplatser.
- Omstigningshållplats och planskild passage vid väg 209

Projektet är indelat i två vägplaner, etapp 1 och etapp 2. Projektet samfinansieras av Trafikverket och Norrköpings kommun och byggstart beräknas ske tidigast år 2021. Det här gestaltningsprogrammet syftar i huvudsak till att ta fram gestaltningsprinciper för hur gång- och cykelvägen längs väg 881 utformas.



Figur 1 Orienteringskarta.



Figur 2 Översiktskarta med etappindelningar. Detta PM berör ettapp 1 och omstigningshållplatsen.



Figur 3 Översiktskarta etapp 1.

1.2. Ändamål och projektmål

Följande projektmål har identifierats:

- Ta fram två vägplaner för en sammanhängande gång- och cykelväg längs med väg 881 Djurövägen, från Arkösundsvägen till Djurö inklusive en omstigningshållplats vid Ljunga.
- Ha en god dialog med kommun, länsstyrelse och närboende.
- Göra en attraktiv och säker gång- och cykelväg där antalet sidbyten (passager tvärs väg 881) på gång- och cykelvägen minimeras.
- Värna värdefulla natur- och kulturvärden.
- Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor som föranleder sjukskrivning.

1.3. Gestaltningsavsikter

När samrådsunderlaget togs fram i ett tidigt skede i projektet framarbetades följande gestaltningsavsikter. Dessa ligger till grund för utformningen av gång- och cykelvägen i detta skede.

Övergripande gestaltningsavsikter:

- Samtliga ingående delar i den nya anläggningen, gång- och cykelväg, omstigningshållplats och planskild passage vid väg 209 samt hållplatser vid Marbyvägen, ska anpassas med hänsyn till jordbruket genom att minimera fragmentering och möjliggöra fortsatt brukande i så stor utsträckning som möjligt.
- Slänter och skiljeremsa ska vara vegetationsklädda och etablerade likt omgivande mark för att anläggningen ska passa väl in i landskapet och ge ett omhändertaget intryck. Slänterna sås med en ängsfröblandning anpassad till den lokala floran.
- Bergskärning ska utformas stående.
- I det öppna landskapet ska planteringar, bankar och andra byggda element som kan bryta siktlinjer och förändra landskapets karaktär undvikas. Detta är särskilt viktigt att ta hänsyn till vid korsningen med väg 209.
- Den planskilda passagen av väg 209 ska vara väl gestaltad och väl placerad i landskapet för att kunna upplevas som tydlig, trygg och överblickbar. Detta är viktigt för att passagen ska användas så att genande över vägen undviks.
- Omstigningshållplatsen och dess ingående delar ska gestaltas för att kollektivtrafiken ska kunna utgöra ett bra resealternativ.

1.4. Gestaltningsprogrammets syfte

Avgörande för ett bra resultat i projektet, där den gestaltningsmässiga kvaliteten och landskapets förutsättningar tillgodoses, är ett gott samarbete mellan de olika teknikområdena.

I det här skedet fördjupar vi gestaltningsavsikterna och bearbetar dem till ett mer konkret gestaltnings-PM. Detta PM syftar till att identifiera och beskriva viktiga gestaltningsåtgärder i samband med den nya gång- och cykelvägen. Gestaltningsprogrammet ger övergripande principer för utformning och syftar till att förklara och ge motiv till de lösningar som presenteras.

PM Gestaltning ska ligga till grund för lösningar som utarbetas i senare skeden.

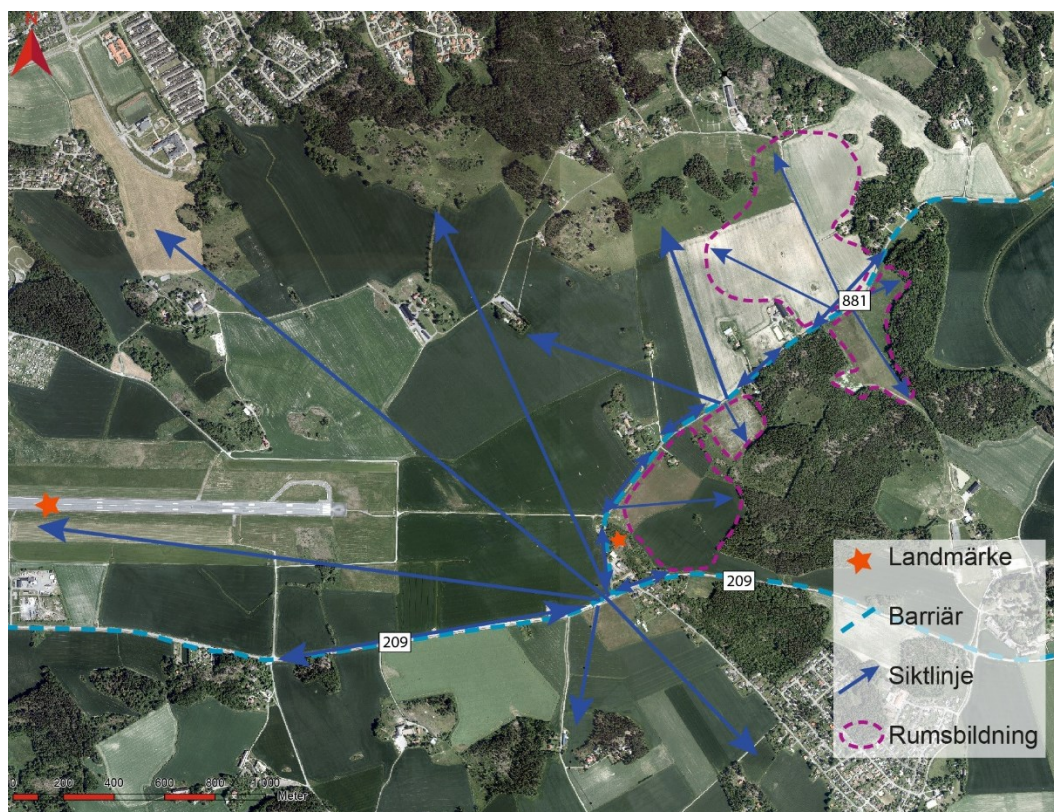
1.5. Läsanvisning

Detta PM bör läsas tillsammans med illustrationskartor 101To501-101To504 för etapp 1 och typsektion 101To401. Ritningar för etapp 2 har ännu inte tagits fram.

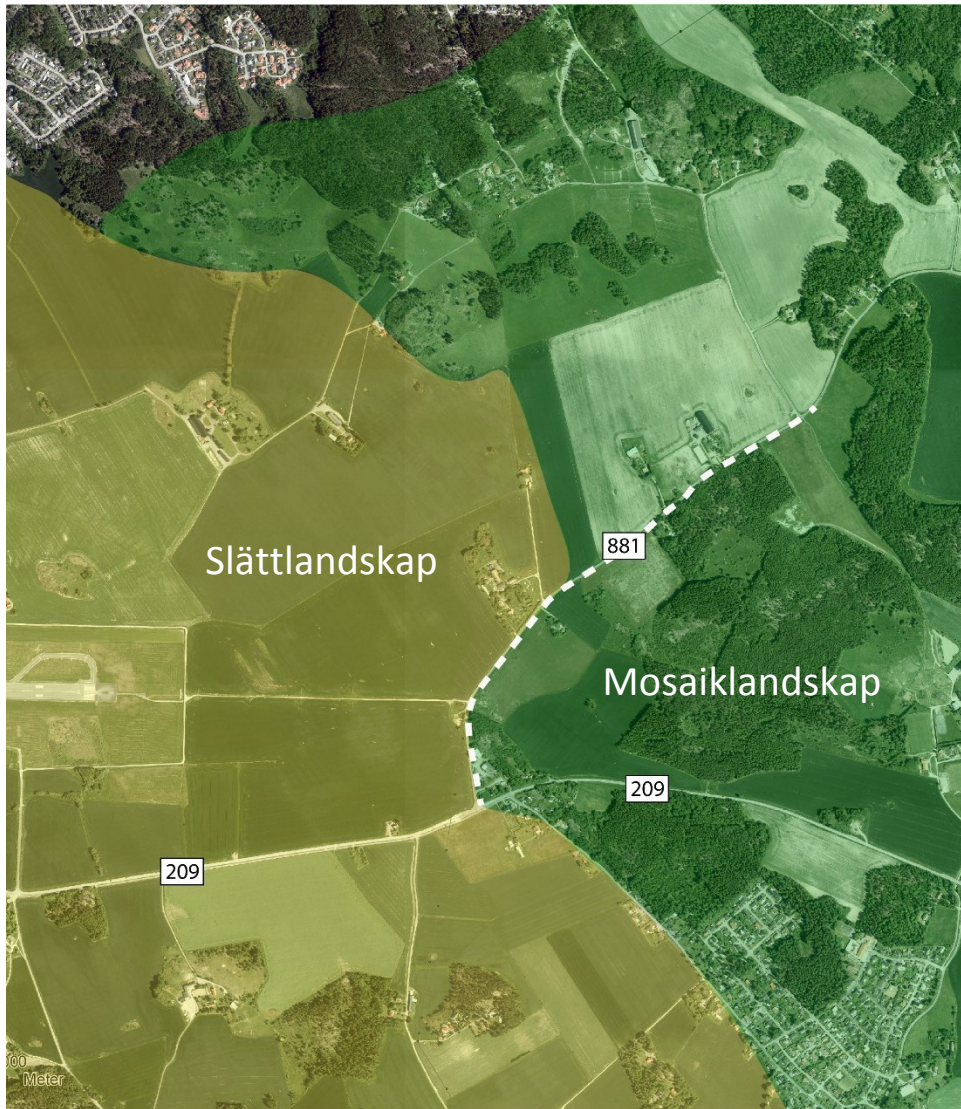
2. Övergripande landskapsbeskrivning

Utifrån det inledande platsbesöket under hösten 2017 och arbetet med samrådsunderlaget togs en inledande landskapsanalys fram. En översiktlig strukturanalys genomfördes för att identifiera några aspekter som påverkar hur området upplevs, framförallt visuellt, se figur Figur 4.

Projektet börjar vid omstigningshållplatsen som ligger i korsningen mellan väg 209 och väg 881. Platsen ligger inom det karaktärsområde som i den inledande landskapsanalysen beskrivs som Slättlandskap mellan Djurövägen och Norrköpings flygplats. Detta karaktärsområde är huvudsakligen flackt och består främst av jordbruksmark. På mindre höjder i landskapet finns skogsklädda åkerholmar och ibland bebyggelse. Slättlandskapet sträcker sig in mot Norrköping och består av stora enhetliga jordbruksenheter. Det präglas till viss del av närheten till Norrköping i och med att flygplatsen och stadens silhuett syns tydligt mot horisonten. Det är storskaligt och är en kontrast mot det angränsande mosaiklandskapet som breder ut sig öster om väg 881, se karta i figur Figur 5 samt bild över det öppna landskapet i figur Figur 6.



Figur 4 Karta strukturanalys



Figur 5 Karta över de två karaktärsområdena med gång- och cykelvägen markerad med vit streckad linje.



Figur 6 Foto mot väster över korsningen mellan väg 209 och väg 881. Norrköping syns i bakgrunden. Det stora öppna landskapet är påtagligt.

Etapp 1 av väg 881 går på gränsen mellan karaktärsområdet som beskrivs som Slättlandskap mellan Djurövägen och Norrköpings flygplats och karaktärsområdet Mosaiklandskap längs med Djurövägen, se figur Figur 5. Det senare karaktärsområdet består av både svagt böljande jordbruksmark och skogsklädda höjder. Skogsområdena och höjderna varierar i storlek från mindre åkerholmar till större områden med inslag av berg i dagen. I vissa av dem finns bostadsbebyggelse. Det finns även betesmarker i området. Centralt i området längs med väg 881/Djurövägen ligger ett större stall med tillhörande hagar.

Mosaiklandskapet är ett småskaligt landskap med större variation än slättlandskapet. Skogshöjderna ramar in åkermarken och skapar landskapsrum. De större landskapsrummen är mindre tydligt definierade, medan de mindre åkermarkerna upplevs som tydligare landskapsrum. Det finns gott om siktlinjer över den öppna böljande åkermarken, men de är kortare och de vidsträckta vyerna som finns i slättlandskapet saknas.

Etapp 2 av gång- och cykelbanan ligger helt inom karaktärsområdet Mosaiklandskap längs med Djurövägen och hanteras i en vägplan för etapp 2.



Figur 7 Foto norrut längs väg 881 från korsningen med väg 209. Vägen går på gränsen mellan de båda karaktärsområdena.



Figur 8 Foto norrut längs med väg 881 från korsningen med Marbyvägen. Här börjar etapp 2 av väg 881.

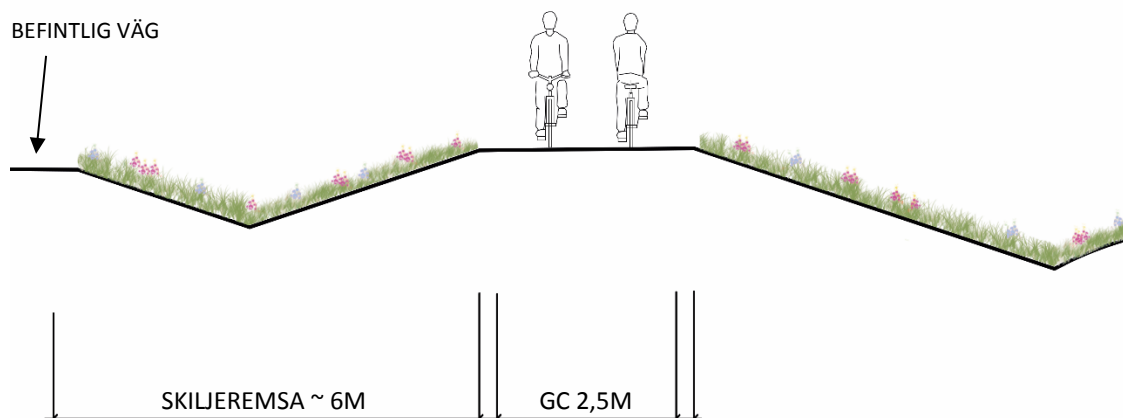
3. Gestaltungsprinciper

Följande gestaltungsprinciper gäller för det fortsatta arbetet med att projektera gång- och cykelvägen:

3.1. Linjeföring

Samtliga ingående delar i den nya anläggningen ska anpassas med hänsyn till jordbruket genom att minimera fragmentering och möjliggöra fortsatt brukande i så stor utsträckning som möjligt.

Generellt placeras gång- och cykelvägen åtskild från väg 881 med en 6 m bred gräsremsa, se typsektion A nedan.



Figur 9 Typsektion A.

Profilen för de nya gång- och cykelvägarna utformas så att de blir angenäma att använda.

3.2. Utformning av sidoområde och slänter

Sidoområde ska generellt behandlas så att gränsen till omgivande mark inte går att uppfatta efter anläggandet. Släntfot och släntkrön ska möta anslutande terräng med mjuka former.

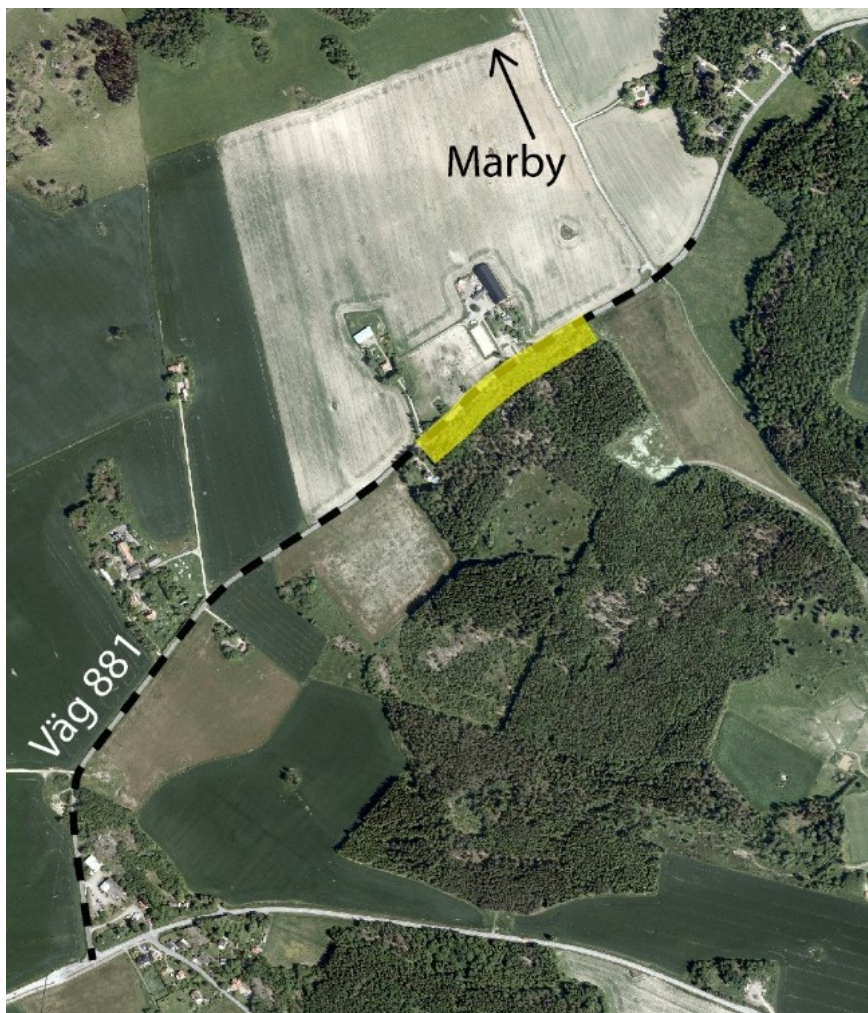
Inner- och ytterslänter utformas generellt med lutning 1:3. Vid portarna vid omstigningshallplatsen blir bakslänt 1:2,5. Vid trånga sektioner blir bakslänt 1:2. För att minimera intrång på tomtmark i möjligaste mån görs avvägningar avseende dikesdjup och släntlutning senare i skeden. Hänsyn måste även tas till geotekniska förutsättningar.

Utförande av släntavrundning har vägts mot det markintrång detta medför. För att den nya anläggningen ska förankras i det kringliggande landskapet utförs en släntavrundning med radie 5 m.

Öppna krossytor får inte förekomma i sidoområdet.

3.2.1. Bergskärning

Berget är ett formelement som bjuder på omväxling i landskapet. I etapp 1 passerar den nya gång- och cykelvägen ett parti med berg i sektion 1/110-1/450. Bergskärningen ska utformas stående.



Figur 10 Parti med berg markerat i gult. Hela sträckningen markerad med svart streckad linje.



Figur 11 Berg på den östra sidan om väg 881 i sektion1/450. Vy söderut.

3.3. Vegetation

Markvegetation

Vegetationstäckning i vägens sidoområde har stor betydelse för hur vägen upplevs i landskapet. Ett sidoområde som är täckt med väletablerad markvegetation bidrar starkt till att vägen känns naturligt förankrad i sin omgivning. Efter färdigställandet ska vägens sidoområden, inklusive skiljeremsorna mellan gång- och cykelväg och bilväg, vara vegetationsbevuxna. Markvegetationen ska ha samma karaktär som anslutande mark och insådd av ängsfröblandningar anpassas till den lokala floran. Ängsväxter är positivt för den biologiska mångfalden.

Oavsett etableringsmetod är det viktigt att få en markvegetation som sluter sig snabbt, helst redan efter en växtsäsong.

Om grässådd utförs ska fröblandningen vara anpassad till låg skötselintensitet och vara tålig för torka och salt i den trafikmiljö som råder på platsen. Fröblandningen ska innehålla arter med förmåga att binda jord.

Om avbaningsmassor används ska massorna återföras inom samma vegetationstyp som de tagits från för att sidoområdena ska få samma karaktär som anslutande mark. Massor från olika vegetationstyper får inte blandas. Fet matjord från åkermark ska inte återanvändas för att undvika att skapa en för frodig vegetation, vilket är negativt för den biologiska mångfalden.

Utplagsplatser för eventuella avbaningsmassor finns avsatta som ytor för tillfällig nyttjanderätt utefter sträckan. När massorna lagras är det viktigt att massorna inte packas då detta kan medföra att förhållandena för de frön och växtrester som finns i jorden försämras avsevärt.

Ytor för tillfälligt nyttjande ska, efter avslutat arbete, återställas till ursprungligt skick.

Träd och buskar

Befintliga träd och buskar bör bevaras i möjligaste mån. Den nya gång- och cykelvägen och dess tillhörande slänter kommer dock medföra att en del träd och buskar behöver tas bort.

För att bibehålla siktlinjer bör trädplantering undvikas i det öppna landskapet. Bankar och andra byggda element som kan bryta siktlinjer och förändra landskapets karaktär undviks också. Omstigningshållplatsen bör därför hållas så öppen som möjligt för att bevara den öppna karaktären.

3.4. Vägutrustning

Vägräcke

Vägräcke kommer bli aktuellt vid portlägen på väg 881 och väg 209. Detta avsnitt hanteras i separat PM.

Vägmärken, skyltar och stolpar

Vägmärken och stolpar tillkommer som nya element och kan ge negativ påverkan på landskapsbilden. Placering och utformning av dessa är därför viktig att tänka på i kommande skeden. Skyltar ska prövas enligt Väglagen. Placering av vägmärken ska göras enligt VGU.

Generellt ska stolpar placeras i ytterkurva där de inte skymmer sikten över vägen och landskapet i samma utsträckning som om de placeras i innerkurva. Där många skyltar och vägmärken förekommer ska dessa samlokaliseras på gemensam stolpe där regelverken tillåter detta.

Belysning

Generellt kommer den nya gång- och cykelbanan inte belysas. Belysning kommer att krävas vid omstigningshållplatsen, se separat PM.

3.5. Busshållplatser

Busshållplatserna utformas enhetligt. Om väderskydd ska användas ska material, utformning och färgsättning väljas med hänsyn till omgivningens karaktär. Se hållplatslägen i figur Figur 17.

3.6. Vägbro

Två nya portlägen är aktuella på väg 881 och väg 209. Detta avsnitt hanteras i separat PM.

4. Gestaltungsprinciper för fokusområden

Ett antal fokusområden har identifierats där situationen är särskilt komplex eller särskild gestaltningsmässig omsorg krävs, se placering i Figur 12. För respektive fokusområde finns specifika gestaltningsprinciper, vilka kompletterar de övergripande gestaltningsprinciperna i kapitel 3.

Fokusområden översikt:

1. Omstigningshållplats i korsning väg 209/väg 881
Detta fokusområde behandlas i separat PM.
2. Förbi Styrstad 7:9, sektion 0/150.
Trång sektion förbi byggnad. Släntens utbredning minskas.
3. Förbi Marby 1:5, sektion 1/090
Trång sektion förbi fastighet. Häck rives. Slänt anpassas.
4. Hållplatsläge vid Marbyvägen, sektion 1/650
Gång- och cykelbanan passerar på utsidan av omstigningshållplatsen.



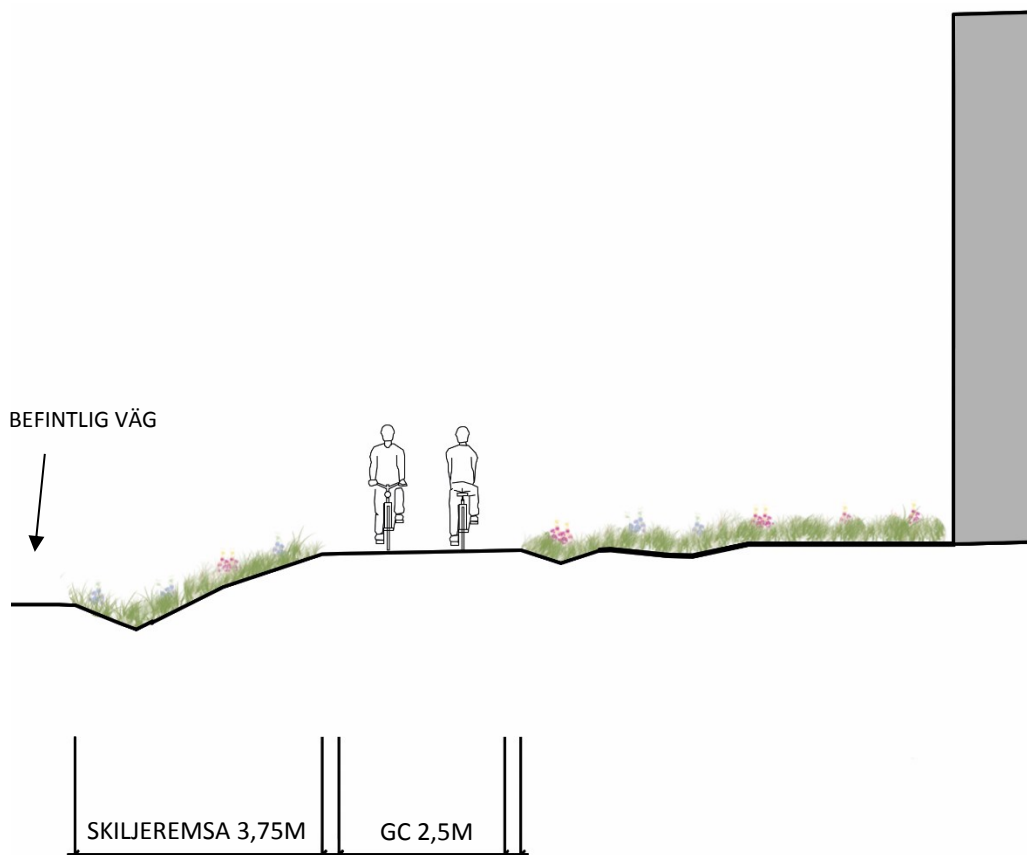
Figur 12 Fokusområden längs sträckan. I detta PM hanteras fokuspunkt 2-4.

4.1. Fokuspunkt 2 - Förbi Styrstad 7:9, sektion 0/150

Vid fastigheten Styrstad 7:9 finns en ekonomibyggning nära vägområdet. Här utformas sektionen något smalare för att minska intrånget mot byggnaden. Vissa träd nära vägbanan behöver tas ned.



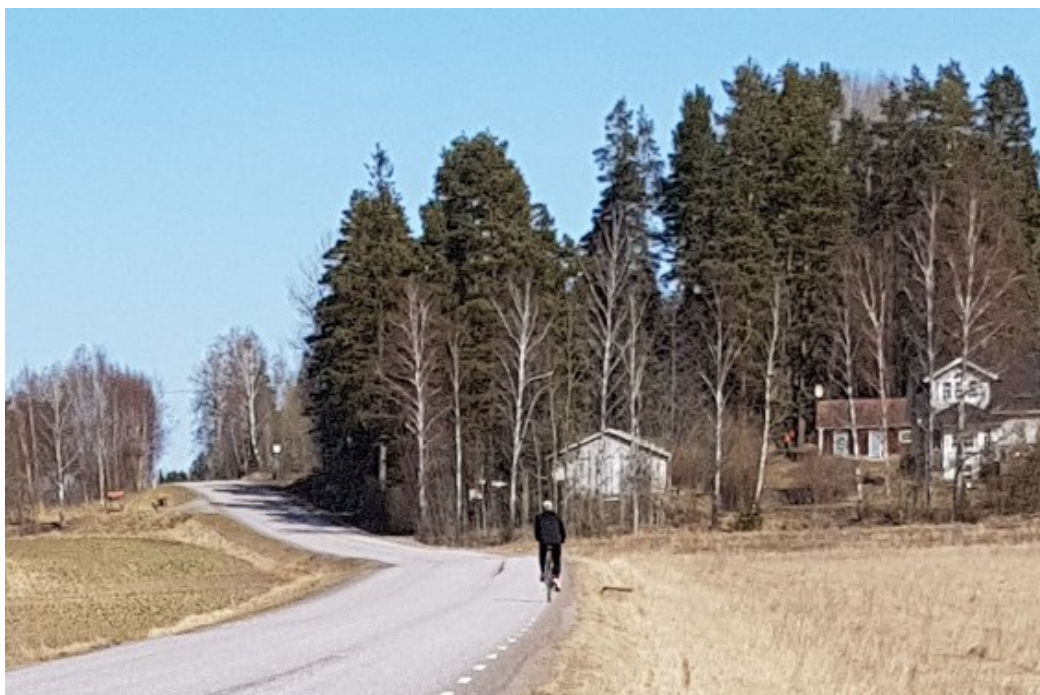
Figur 13 Ekonomibyggning längs väg 881 i sektion 0/150.



Figur 14 Typsektion vid fokuspunkt 2.

4.2. Fokuspunkt 3 - Förbi Marby 1:5, sektion 1/090

Trång sektion förbi fastighet. Häck och träden närmast väg 881 rives. Slänt anpassas. Häck återplanteras i samråd med fastighetsägare.



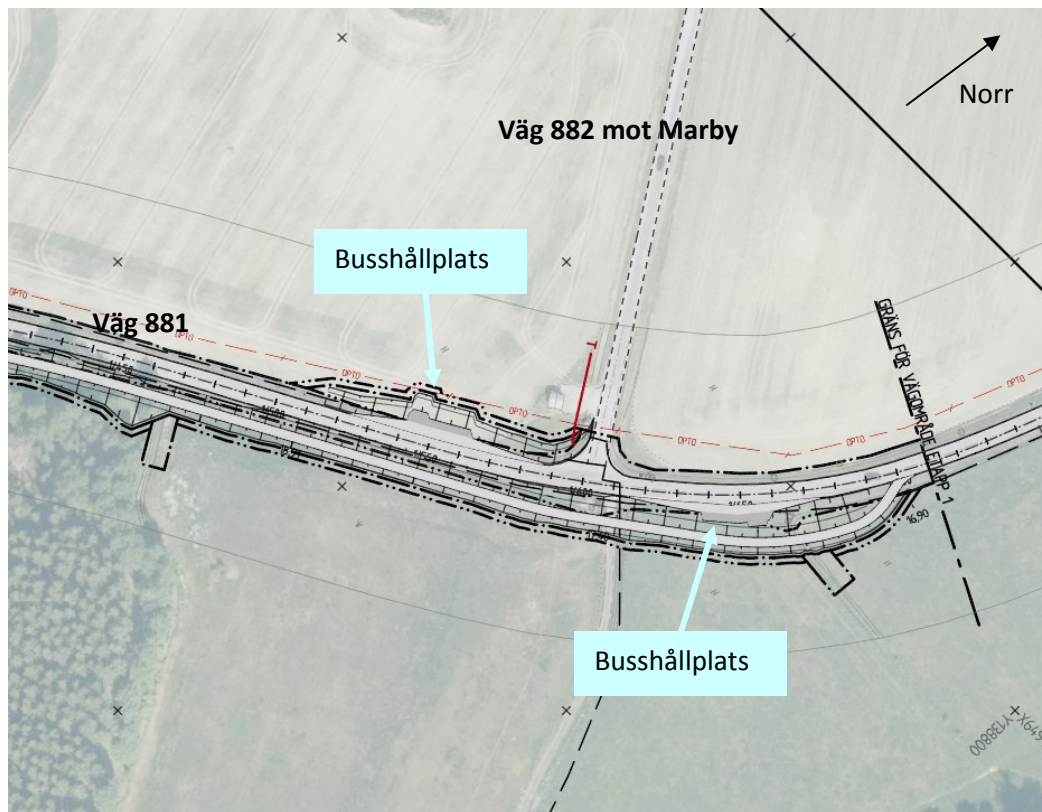
Figur 15 Trång sektion vid fastigheten Marby 1:5.

4.3. Fokuspunkt 4 – Hållplatsläge vid Marbyvägen, sektion 1/650

Gång- och cykelbanan passerar på utsidan av busshållplatsen på södra sidan. Se figur Figur 17 nedan.



Figur 16 Korsningen vid vägen mot Marby där hållplatserna ska tillgänglighetsanpassas.



Figur 17 Hållplatslägen längs väg 881, utsnitt från illustrationskarta 101T0504.

5. Fortsatt arbete

Vägplanen ska möjliggöra fastställelse av vägområdet. I kommande skede utförs detaljprojekteringen inför byggskedet. Projekteringsarbetet ska utgå från krav och principer i detta gestaltungsprogram.

5.1. Bygghandlings- och byggskede

Viktiga frågor att bevaka under framtagande av bygghandling och under byggskedet är bland andra:

- Utformningen av omstigningshallplatsen och kringliggande ytor är särskilt viktiga att bevaka i kommande skeden. Målet är att ge trafikanter och resenärer en positiv upplevelse varför det är viktigt att platsen känns väl omhändertagen och att inga ytor blir lämnade åt slumpen.
- Vegetationsetablering i vägens sidoområden
- Placering av vägmärken, skyltar och stolpar

5.2. Drift och underhåll

Väletablerade vegetationsytor kräver lägre skötselinsatser än dåligt etablerade ytor. En snabb etablering är därför viktig. Etableringsfasen kräver intensivare skötsel, men det är viktigt att detta genomförs för att på sikt skapa en anläggning med lågt underhållsbehov.

Utrymmet i anslutning till gång- och cykelvägen har i normalfallet utformats för att klara sådana snöupplag som kan förväntas för orten.

6. Referenser

Trafikverket (2015). *Krav och Råd för vägars och gators utformning*

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

Trafikverket (2015). *Vägbilder*



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

www.trafikverket.se