

SAMRÅDSHANDLING

E-Län Väg 881 Ny GC-väg längs Djurövägen

Vägplan Arkösundsvägen – Stora Sidus

Norrköpings kommun, Östergötlands län

PM Gestaltungsprogram korsning, 2020-05-25

Projektnummer: 159643



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Gestaltningsprogram Korsning Arkösundsvägen – Stora Sidus, dokumentnr L161001

Författare: Maja Pålsson, Sweco

Dokumentdatum: 2020-05-25

Ärendenummer: TRV 2017/23615

Objektsnummer: 159643

Kontaktperson: Anna Kero, Projektledare Trafikverket, tel. 010-125 41 03

Innehåll

1. INLEDNING	4
1.1. Omfattning och bakgrund	4
1.2. Projekt mål	6
1.3. Gestaltungsavsikter	6
1.4. Gestaltungsprogrammets syfte	7
1.5. Läsanvisning	7
2. ÖVERGRIPANDE LANDSKAPSBESKRIVNING	8
3. GESTALTNINGSPRINCIPER	10
3.1. Linjeföring	10
3.2. Utformning av sidoområde och slänter	10
3.3. Vegetation	11
3.4. Busshållplatser	12
3.5. Vägport	12
4. FORTSATT ARBETE	14
4.1. Bygghandlings- och byggskede	14
4.2. Drift och underhåll	14
5. REFERENSER	15

1. Inledning

1.1. Omfattning och bakgrund

Trafikverket planerar för en gång- och cykelväg längs väg 881, Djurövägen, utanför Norrköping, se Figur 1 och 2. 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, Stora 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 exploateringar 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 från Arkösundsvägen till Stora Sidus.
- Översyn av busshållplatser längs Djurövägen.
- Omstigningshållplats och planskild passage vid väg 209.

Projektet samfinansieras av Trafikverket och Norrköpings kommun och byggstart beräknas ske tidigast år 2021. Det här gestaltungsprogrammet syftar till att ta fram gestaltungsprinciper för hur korsningen mellan väg 209 och väg 881 utformas.



Figur 1. Orienteringskarta.



Figur 2. Översiktskarta för planerad gång- och cykelväg längs Djurövägen. Detta PM berör omstigningshållplatsen vid korsningen mellan väg 209 och 881.

1.2. Projekt mål

Följande projekt mål har identifierats:

- Ta fram en vägplan för en sammanhängande gång- och cykelväg längs med Djurövägen, från Arkösundsvägen till Stora Sidus, inklusive en omstigningshållplats, pendlarparkering och planskild GC-passage vid Ljunga.
- Göra en attraktiv och säker gång- och cykelväg där vi håller nere antalet sidbyten (passager tvärs Djurövägen) på gång- och cykelvägen.
- Värna om värdefulla natur- och kulturvärden.

1.3. Gestaltungsavsikter

När samrådsunderlaget togs fram i ett tidigt skede i projektet framarbetades följande gestaltungsavsikter för hela den aktuella vägsträckan längs väg 881. Dessa ligger till grund för utformningen av gång- och cykelvägen i detta skede.

Övergripande gestaltungsavsikter:

- Samtliga ingående delar i den nya anläggningen; gång- och cykelväg, hållplatser samt omstigningshållplats och planskild passage vid väg 209 ska anpassas med hänsyn till jordbruket genom att minimera fragmentering och möjliggöra fortsatt brukande i så stor utsträckning som möjligt.
- Gång- och cykelvägen ska ha en jämn linjeföring utan knyckar i plan och profil. Den ska placeras och anpassas i höjd för att upplevas som en väl integrerad del av landskapet.
- Gång- och cykelvägen ska anpassas för att stärka potentialen i landskapets kulturellt- och ekologiskt intressanta element intill Djurövägen. Genom att tillgängliggöra och tydliggöra elementen utan att göra intrång kan landskapets värden och tidsdjup förstärkas.
- 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 fördjupas gestaltningsavsikterna och bearbetas till ett mer konkret gestaltnings-PM. Detta PM syftar till att identifiera och beskriva viktiga gestaltningsåtgärder i samband med den nya omstigningshållplatsen och korsningen. Gestaltningsprogrammet ger övergripande principer för utformning och syftar till att förklara och ge motiv till de lösningar som presenteras.

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

1.5. Läsanvisning

Detta PM bör läsas tillsammans illustrationskarta 101T0501.

2. Övergripande landskapsbeskrivning

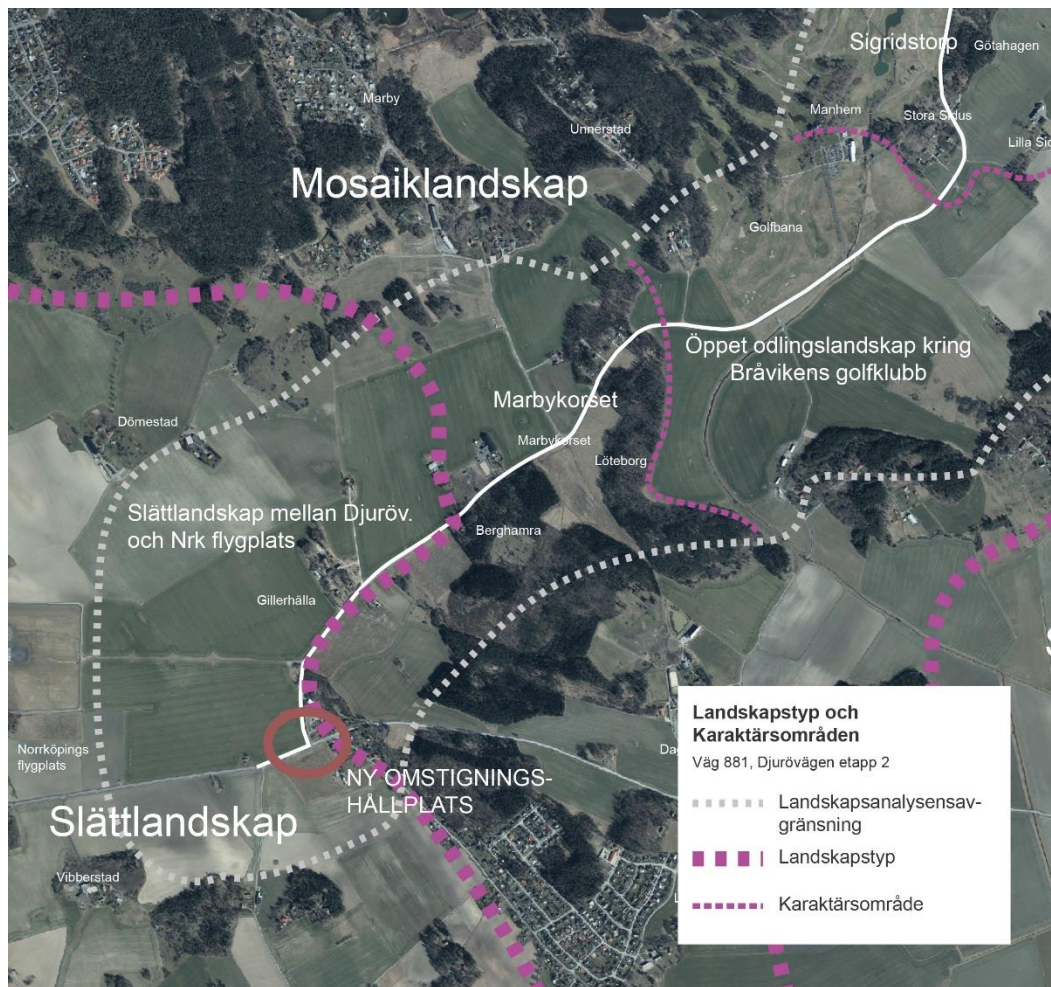
Utifrån platsbesök och arbetet med samrådsunderlaget togs en inledande landskapsanalys fram. En strukturanalys genomfördes för att identifiera några aspekter som påverkar hur området upplevs, framförallt visuellt, se strukturanalys i Figur 3. Landskapet har även analyserats utifrån landskapstyper och delats in i karaktärsområden, se Figur 4.

Omstigningshållplatsen ligger inom det karaktärsområde som i den inledande landskapsanalysen beskrivs som *Slättlandskap mellan Djurövägen och Norrköpings flygplats*, se Figur 4 nedan. 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 4 samt bild över det öppna landskapet i Figur 5.



Figur 3. Strukturanalys.



Figur 4. Landskapstyper och karaktärsområden.



Figur 5. Foto mot väster över korsningen mellan väg 209 och väg 881. Norrköping syns i bakgrunden. Det stora öppna landskapet är påtagligt.

3. Gestaltungsprinciper

Vid korsningen väg 209/881 anläggs en ny omstigningshållplats i vardera riktningen, ny parkering för både bil och cykel och en ny port under väg 209, se Figur 6.



Figur 6. Ny omstigningshållplats i korsningen väg 209/väg881.

Följande gestaltungsprinciper gäller för det fortsatta arbetet med att projektera omstigningshållplatsen och korsningen.

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.

3.2. Utformning av sidoområde och slänter

Omstigningshållplatsen med dess anslutningsvägar, se Figur 6, utformas med ett sidoområde som generellt ska behandlas så att gränsen till omgivande mark inte går att uppfatta efter anläggandet. Släntfot och släntrön ska möta anslutande terräng med mjuka former.

Inner- och ytterslänter utformas generellt med lutning 1:3. För att minimera intrång på tomtmark i möjligaste mån görs avvägningar avseende dikesdjup och slänthlutning senare i skeden. Hänsyn måste även tas till geotekniska förutsättningar.

Innerslänt till gångvägen ned till vägporten utförs flackare, ca 1:5 för att man ska ha god sikt i kurvan och skapa en trygg miljö för gående.

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 meter.

Öppna krossytor får inte förekomma i sidoområdet.

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. 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. Ängsfröblandning används med fördel för den biologiska mångfalden om rätt förutsättningar finns för etablering.

Avbaningsmassor används med fördel inom projektet. 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.

Upplagsplatser 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

För att bibehålla siktlinjer ska trädplantering vara sparsam i det öppna landskapet. Bankar och andra byggda element som kan bryta siktlinjer och förändra landskapets karaktär undviks. Omstigningshallplatsen bör därför hållas så öppen som möjligt men kompletteras med enstaka träd och lägre buskar för att ge ett omhändertaget och välkomnande intryck.

Vägräcke

Vägräcke kommer bli aktuellt vid portlägen på väg 209. Räcken ska uppfylla krav i VGU och harmonisera med det öppna landskapet.

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

Det är viktigt att uppnå god belysning på platsen. Belysningen ska vara tillräckligt god för att man ska få en bra orienterbarhet. Gång- och cykelvägen, pendlarparkeringen, busshållplatserna och vägporten ska vara belyst.

Belysning av portarna måste utredas extra noga, dels så det finns en god belysning i själva porten dels så att det finns god belysning när man kommer ut så man varken bländas eller att det blir för mörkt.

3.4. Busshållplatser

De två busshållplatserna utformas enhetligt. Om väderskydd ska användas ska material, utformning och färgsättning väljas med hänsyn till omgivningens karaktär.

3.5. Vägport

I nuläget är det en teknisk osäkerhet vilken typ av vägport som väljs på grund av de geotekniska förutsättningarna. Den nya passagen under väg 209, se Figur 6, föreslås att utformas som rörbro.

Passagen ska upplevas som trygg, ha god genomsikt och vara tydlig. Porten behöver ha en medveten helhetsgestaltning av dess komponenter med distinkta materialmöten. Det är viktigt att den upplevs som smidig och trygg att passera för att undvika att gående och cyklister väljer att gena över vägen istället.

För att uppnå detta är det även viktigt att den är funktionell både för gående och cyklister, att den inte är för trång och inte för lång. Det innebär att markmodellering med höga slänter ska undvikas som hindrar sikten.

Slänterna kring bron ska vara vegetationsklädda likt vägens slänter och vegetationen ska ha goda förutsättningar för en snabb etablering. Materialmötet mellan bron och omgivande slänt ska se väl omhändertaget ut. Används en rörbro ska rörets kant täckas med exempelvis betongsten. Se bild på rörbro i Figur 7.

För att uppnå en trygg passage behöver porten ha en generös bredd och höjd. Passagen ska ha en fri höjd på minst 2,70 meter.

Porten ska vara belyst på ett sätt som inte bländar, med en jämn belysningsnivå från tunnelns närmiljö och i tunneln.

Tunnelsidorna utförs i ljust material eller målas ljust för att upplevas luftigare och ljusare.

Vägräcket längs med vägen ovanpå porten ska utformas med skyddsnät, ej med stänkskydd för att behålla en öppen känsla mot det omgivande landskapet.



Figur 7. Exempel på rörbro där röret är snedskuret för att skapa enbättre ljusförhållanden i tunneln. Rörets kant är täckt med betongsten för att skapa ett tydligt möte mot omgivande grässlånt. Foto: ViaCon 2009, (bilden har redigerats).

4. 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.

4.1. Bygghandlings- och byggskede

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

- Utformningen av omstigningshållplatsen och kringliggande ytor är särskilt viktiga att bevaka i kommande skeden. Målet är att ge trafikanter och resenärer en positiv och trygg 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

4.2. 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.

5. 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