



PM Gestaltningsprogram
Väg 288 Gimo-Börstil
Östhammars kommun, Uppsala län

Vägplan 2020-06-02
Samrådshandling

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 1214, 751 42 Uppsala

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Gestaltningsprogram Lokaliseringsutredning, Väg 288 Gimo-Börstil

Författare: Sweco; Julia Olsson, Anna Öhnfeldt och Maria Hennius

Dokumentdatum: 2020-06-02

Ärendenummer: TRV 2019/48354

Uppdragsnummer: 8800007

Version: 1.0

Kontaktperson: Alexander Dufva, Trafikverket

Foto: Sweco om inte annat anges

Illustration: Sweco om inte annat anges

Innehåll

| | |
|---|----|
| 1 Inledning..... | 4 |
| 1.1 Gestaltningsprogrammets syfte..... | 4 |
| 1.2 Projekt mål..... | 4 |
| 1.3 Målbildsseminarium..... | 5 |
| 1.4 Barnkonsekvensanalys | 5 |
| 1.5 Gestaltningsavsikter..... | 6 |
| 2 Landskapet och korridorerna | 7 |
| 2.1 Landskapet..... | 7 |
| 2.2 Framträdande landskapselement och visuella aspekter ... | 8 |
| 2.3 Korridorer..... | 8 |
| 3 Gestaltningsprinciper | 12 |
| 3.1 Generella principer..... | 12 |
| 3.2 Korridorsspecifik gestaltning | 15 |
| 4 Gestaltningsarbete i kommande skeden..... | 18 |
| 5 Källor..... | 19 |



Figur 1 - Karta över väg 288 mellan Uppsala och Östhammar. Röd smal linje visar hela väg 288:s sträckning mellan Uppsala och Östhammar och Orange tjock linje visar det aktuella utredningsområdet för vägplanen mellan Gimo och Börstil. Källa: Lantmäteriet med tillägg av författaren.

1 Inledning

Trafikverket åtgärdar väg 288 mellan Uppsala och Östhammar i fyra etapper, varav de tre första etapperna står klara. Sträckan mellan Gimo och Börstil är cirka 13 km.

Detta gestaltningsprogram är en del av underlaget för lokalisering av väg 288 förbi Hökhuvud. Omlokaliseringen av förbi Hökhuvud är en del av ny vägplan för hela sträckan mellan Gimo och Börstil.

Arbetet har utgått från landskapsanalysen och gestaltningsavsikterna från tidigare skede samt från *Handbok för gestaltningsarbete och gestaltningsprogram i infrastrukturprojekt*.

Trafikverkets arkitekturpolicy ligger till grund för alla Trafikverkets projekt. Där står bland annat att Trafikverket ska medverka i samhällsutvecklingen genom att skapa anläggningar och miljöer som är välfungerande, hållbara och vackra. Anläggningarna ska präglas av en god arkitektur, det vill säga en genomarbetad utformning som samspelar med landskapet och människorna.

1.1 Gestaltningsprogrammets syfte

Gestaltningsprogrammet behandlar projektets riktlinjer och ambitioner och sammanfattar det gestaltningsarbete som genomförts under planskedet. Där gestaltningsavsikterna svarar på frågan VAD det är som ska uppnås i projektet ur gestaltningspunkt, så svarar gestaltnings-

programmet på HUR detta ska genomföras på en övergripande nivå.

Gestaltningsprogrammet är resultatet av en arbetsprocess; ett sätt att komma fram till och förmedla en samsyn på hur anläggningen slutligen ska se ut.

Detta gestaltningsprogram behandlar projektets tidiga skede, inför valet av lokalisering.

1.2 Projektmål

- Inlämnad vägplan till Trafikverkets planprovning 2021-12-31
- Inga tillägg eller ändringar efter inlämnande till planprovning
- Vägen ska vara utformad för 100 km/h längs minst 95 % av sträckan
- Antalet dödade ska minska med 0,02 personer per år och antalet svårt skadade med 0,49 personer per år
- Restiden för biltrafiken ska minska med 50 100 färdtimmar per år och restiden för den tunga trafiken med 4 000 färdtimmar per år

1.3 Målbildsseminarium

Syftet med seminariet var att projektgruppen skulle komma fram till gemensamma mål, både för den slutliga vägplanen och för arbetsprocessen. Målen ställs utifrån de förutsättningar som finns i det aktuella geografiska området så att konsult och beställare får en gemensam bild av projektet.

Leva och bruka

Projektet ska underlätta att leva i anslutning till väg 288 och i trakten kring Östhammar genom att:

- Underlätta för oskyddade trafikanter att använda vägen
- Underlätta för resande med kollektivtrafik
- Inte försvåra jord- och skogsbruk kring vägen

Natur-, kultur och upplevelsevärden

Värna och synliggöra de höga natur-, kultur och upplevelsevärdena längs vägen genom:

- God lokalisering
- Hög kvalitet på gestaltning
- Tillgängliggöra värdena

God planeringsprocess

Ta fram en bra lösning genom att ta tillvara lokalkunskap och värna om en god relation till berörda av projektet genom:

- Transparens i arbetet
- God dialog

Hushållning med naturresurser

Skapa en långsiktigt hållbar väglösning och hushålla med mark och naturresurser genom att:

- Samnyttja de ytor vi tar i anspråk för olika ändamål
- Samordna passager under/över vägen så att de tillgodoser flera syften
- Använda långsiktigt hållbara konstruktioner och material med så liten klimatpåverkan som möjligt
- Eftersträva massbalans

1.4 Barnkonsekvensanalys

En barnkonsekvensanalys, BKA, har tagits fram i syfte att se över barns resvägar längs sträckan. I rapporten bedöms bland annat behovet av att upprätta en gång- och cykelväg längs hela sträckan. Flera barn och unga önskar att det fanns en gång- och cykelväg och att den placeras intill befintlig väg 288. Lokaliseringen är under utredning.



Figur 2 - Olandsån norr om Hökhuvud. Foto: Sweco

För mer information kring barnkonsekvensanalysen, se *Rapport - Barnkonsekvensanalys för gång- och cykelväg längs väg 288, sträckan Gimo-Börstil*.

1.5 Gestaltungsavsikter

Inriktningen för val av lokalisering utgår från de punkter som definierats i projektets tidigare skede, PM Gestaltungsavsikter - väg 288, etapp Gimo-Börstil (Trafikverket 2019). Gestaltungsavsikterna formulerar den målbild som ska styra hur gestaltungsarbetet ska gå till genom projektet. PM:et beskriver vilka frågor, avsnitt eller aspekter som är viktiga att arbeta vidare med samt vilka mål ska uppnås ur gestaltungsypunkt.

Nedan presenteras de gestaltungsavsikter som formulerades i samrådsunderlagsskedet.

Övergripande gestaltungsavsikter

- Gestaltningen längs sträckan ska göras med utgångspunkten att skapa en sammanhållen vägmiljö med ett gemensamt formspråk som ansluter till det omgivande landskapet och den befintliga vägen, exempel genom liknande materialval längs sträckan.
- De höga natur- och kulturvärdena längs vägsträckan ska tillvaratas, lyftas fram så att landskapets läsbarhet, historiska koppling och samband bevaras och tydliggörs. Fortsatt brukande av landskapet ska möjliggöras då det är en förutsättning för bibehållandet av höga natur- och kulturvärden.

- Rytmen och variationen mellan öppna och slutna rum i landskapet ska bevaras och förstärkas för att bli en del av resenärsupplevelsen. Vägen ska vara tydligt förankrad i landskapet.
- Vägens nya utformning kommer bli en barriär i landskapet. Eftersträvansvärt är att minimera barriäreffekten så mycket som möjligt, både för de boende i området och för upplevelsen av landskapet. Passager och hållplatser ska utformas så att de både är och upplevs som trafiksäkra, trygga och tilltalande för oskyddade trafikanter. Kollektivtrafiken och förflyttning till fots eller cykel ska vara ett bra och likvärdigt resealternativ.

Platsspecifika gestaltungsavsikter

- Passagen över Olandsån ska utformas omsorgsfullt och med hänsyn till landskapets samlade värden så som natur, kultur, landskapsbild och geologiska förutsättningar.
- Genom Hökhuvud ska befintlig väg som ligger kvar ges en tätortskaraktär och bidra till en sammanhållen miljö kring Hökhuvuds kyrka.

Olika perspektiv

Det finns två viktiga övergripande perspektiv som gestaltningen ska relatera och ta hänsyn till: trafikantens och åskådarens perspektiv.

Trafikantens perspektiv handlar om upplevelsen från vägen där betraktaren ser landskapet i rörelse genom bilrutan. Fokus ligger i första hand på vägen och dess närområde. Passageraren har större möjlighet att vända blicken ut mot landskapet.

Åskådarens perspektiv handlar i första hand om upplevelsen och betraktelsen mot vägen. Åskådaren är den som bor eller vistas i området, både permanent och tillfälligt. Åskådaren kan stanna upp och uppleva detaljer med alla sina sinnen.

Gemensamt för både för trafikanten och åskådaren är det viktigt att kunna överblicka trafiksituationen för att känna sig trygg.

2 Landskapet och korridorerna

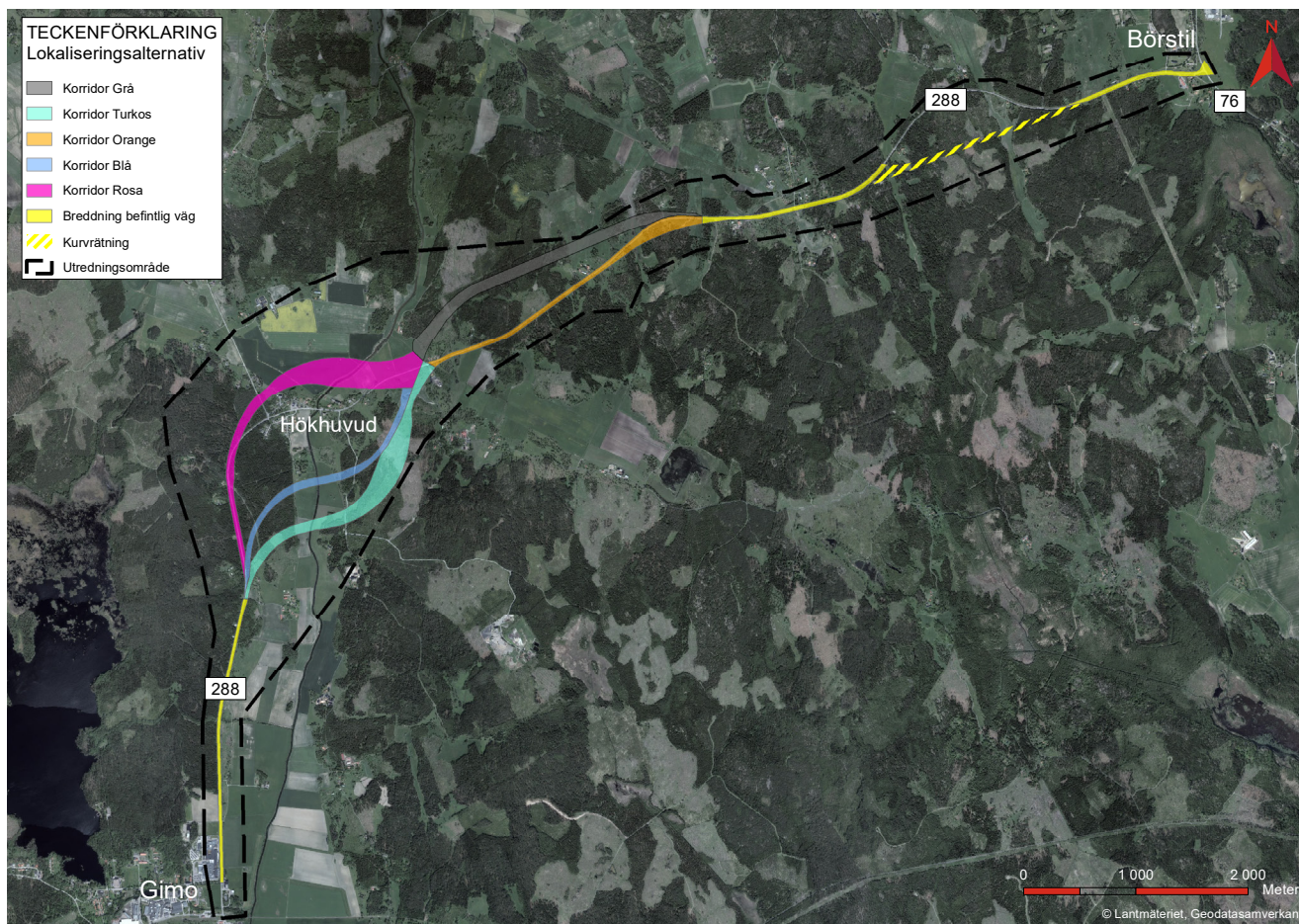
2.1 Landskapet

Utredningsområdet för delsträckan väg 288 Gimo-Börstil ligger i Östhammars kommun. Landskapet karaktäriseras av att vara ett sprickdalslandskap som genom tiderna är starkt präglad av ett den närliggande kusten.

Sprickdalslandskapet här kännetecknas av dalgångar och åsar som sträcker sig från nordväst till sydöst. Närheten till kusten gör att topografin ur ett nationellt perspektiv är relativt flackt och inte så kuperat. I dalgångarna rinner vattendrag, där Olandsån utgör det största.

I landskapet har sex karaktärsområden identifierats. Gränserna är oftast diffusa och områdena överlappar varandra i övergångszoner. För en mer ingående beskrivning av landskapet se *PM Landskapsanalys 2020-04-16*.

Skalan i landskapet varierar mellan de öppna vidstäckta dalgångarna med åkermark och det mer småskaliga mosaiklandskapet med skogbeklädda åsarna och betesmarker i dalarna.



Figur 3 - Karta över aktuella korridorer Rosa, Blå och Turkos. Källa: Lantmäteriet, Sweco

2.2 Framträdande landskapselement och visuella aspekter

Utredningsområdet har olika landskapselement som präglar den visuella upplevelsen av landskapet.

Utmärkande byggnader och landmärken längs med den befintliga vägsträckningen är kyrkorna i Hökhuvud och Börstils samt församlingsbyggnaderna i Hökhuvud. Hökhuvuds kyrka har anor från 1300-talet. Sydost om Hökhuvuds kyrka står en klockstapel som är uppförd år 1771. Även Börstils kyrka grundlades troligen under 1300-talets första del.

Olandsån är en visuellt viktig aspekt i landskapet som bör uppmärksammas vid gestaltningen av den nya vägdragningen.

2.3 Korridorer

Lokaliseringsutredningen förbi Hökhuvud har med successiv ökad kunskap slutligen landat i tre korridorer. Förbi Gunbyle jämförs alternativet att bredda befintlig väg och en ny korridor norr om befintlig väg. Korridorerna är framtagna utifrån flera olika aspekter och med input från flera teknikområden.

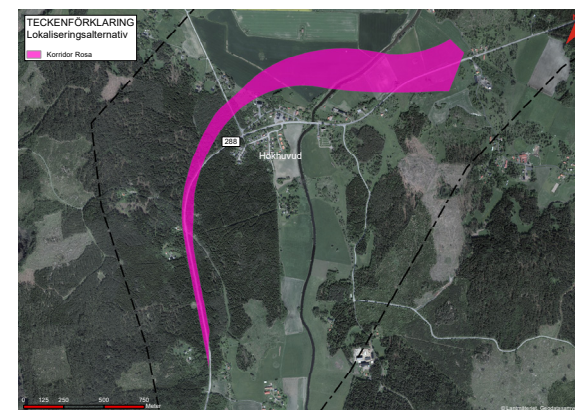
Rosa

Den södra delen av Rosa korridor följer den befintliga vägens dragning. Strax väster om Hökhuvud viker korridoren av från den befintliga vägen och sträcker sig norr om Hökhuvud,

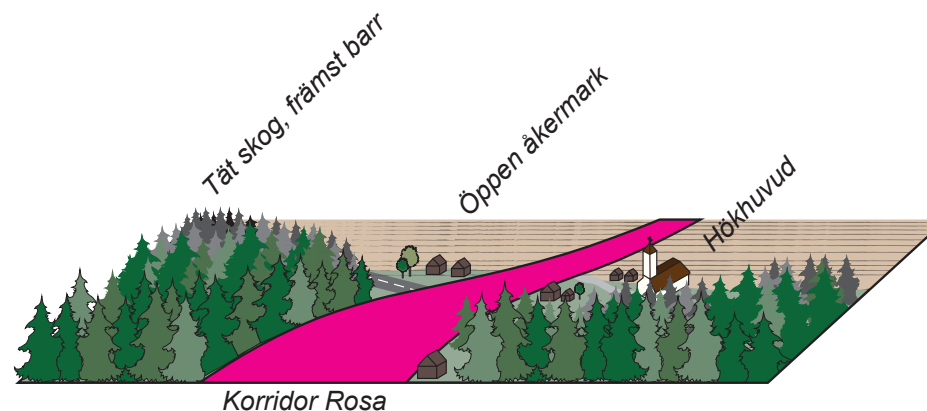
över den öppna jordbruksmarken. Korridorens nordöstra del kopplas ihop med befintlig väg strax öst om Hökhuvud.

Den öppna åkermarken ger möjlighet till långa utblickar över landskapet. Trafikanten kan på håll se Hökhuvuds kyrka. Miljön här är utpekad som riksintresse och är även landskapsbildskyddad.

På grund av geotekniska förutsättningar i åkermarken och för att skapa en fungerande brokonstruktion över Olandsån, måste en väg inom denna korridor ligga på bank. Vägbankar i detta landskap förändrar både siktlinjer och rumsligheter då den stora sammanhängande ytan blir uppdelad. Förändringen av landskapet kan komma att uppfattas både visuellt och auditivt, på grund av buller och brutna siktlinjer.



Figur 5 - Ortofoto med Rosa korridor. Källa: Lantmäteriet, Sweco

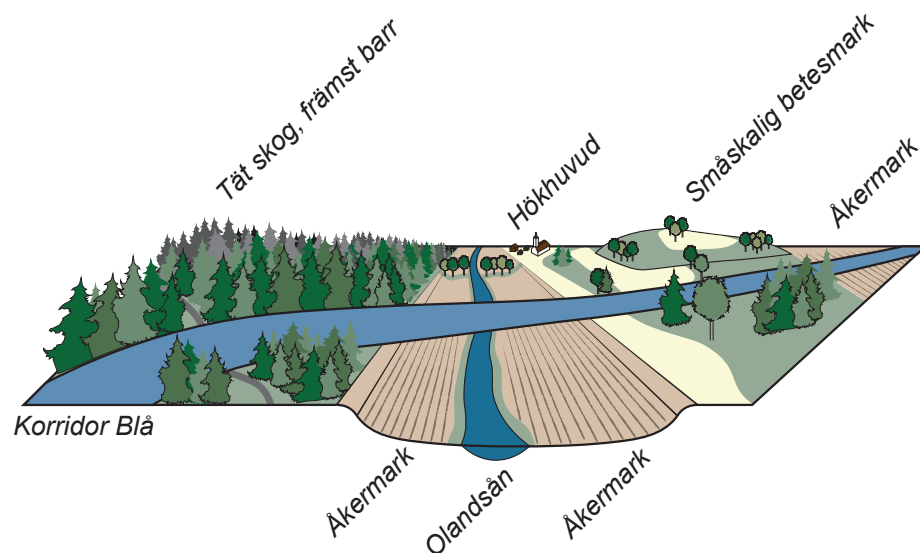


Figur 4 - Principillustration över landskapets nyckelkaraktärer som korridor Rosa berör. Illustration: Sweco

Blå

Blå korridor södra del följer befintlig väg norrut och viker stax norr om Gimo av i nordostlig riktning. Korridoren passerar flera olika miljöer, bland annat skog, öppen åkermark, Olandsån och betesmark. Vägen behöver anpassas till de olika miljöer den passerar igenom. I skogslandskapet kommer korridoren att dela upp en sammanhängande skogsmiljö. Över Olandsåns dalgång kommer nya vägen bli synlig och då skapa en ny struktur i landskapsbilden. I en öppen miljö som denna kan vägkonstruktionen på långt håll, till exempel från Hökhuvud.

I korridorrens norra del finns ett område med betesmarker med höga kultur- och naturvärden. Miljön har en variation i terräng och i möjlighet till utblickar och med inslag av fornlämningar. Den har potential till att skapa en intressant miljö för trafikanten.



Figur 6 - Principillustration över landskapets nyckelkaraktärer som korridor Blå berör. Illustration: Sweco



Figur 7 - Ortofoto med Blå korridor. Källa: Lantmäteriet, Sweco



Figur 8 - Bortanför trädklinjen skulle korridor Blå passera. Bild tagen söderut från Hökhuvuds kyrka. Foto: Sweco



Figur 9 - Torer Höks grav i utkanten av korridorrens nordöstra del. Foto: Sweco

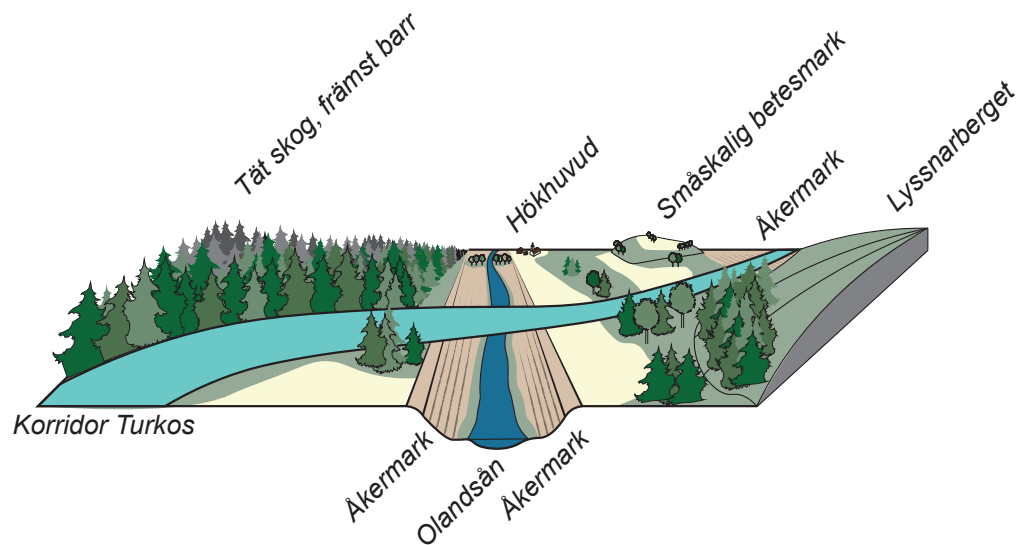
Turkos

Korridor Turkos är i många hänseenden lik korridor Blå. Det som skiljer dem åt är att korridor Turkos viker av österut tidigare och därför passerar Olandsåns dalgång längre söderut.

Korridor Turkos går i gränsen mellan skog och odlingslandskap, vilket innebär att skog kan sparas, i jämförsele med i korridor Blå. Korridoren passerar Olandsån i dalgångens smalaste del. En bro eller bank skulle därför bli kortare här än vid passagen i korridor Blå. Detta ger ett mindre ingrepp då bron förankras naturligt i landskapet. Hökhuvud ligger cirka en kilometer

norr om korridorrens passage över Olandsån vilket innebär att korridoren inte skulle påverka Hökhuvud och miljön kring Hökhuvuds kyrka nämnvärt. Passagen över Olandsåns dalgång sker nära gårdar i Lysta och Söderäng samt en deponi på östra sidan om Olandsån.

Landskapsbilden påverkas på samma sätt i detta alternativ som i korridor Blå, men i mindre utsträckning. Lystaskogen riskerar att bli fragmenterad, passagen över Olandsån kan bli ett landmärke men kan också bryta viktiga siktlinjer. Det finns potential till att trafikanter kan uppleva den rika miljön i korridorrens norra del.



Figur 10 - Principillustration över landskapets nyckelkaraktärer som korridor Turkos berör. Illustration: Sweco



Figur 11 - Ortofoto med Turkos korridor. Källa: Lantmäteriet, Sweco



Figur 12 - Vy över Olandsåns dalgången med en grav från järnåldern i förgrunden, nordöstra delen av korridor Turkos. Foto: Sweco



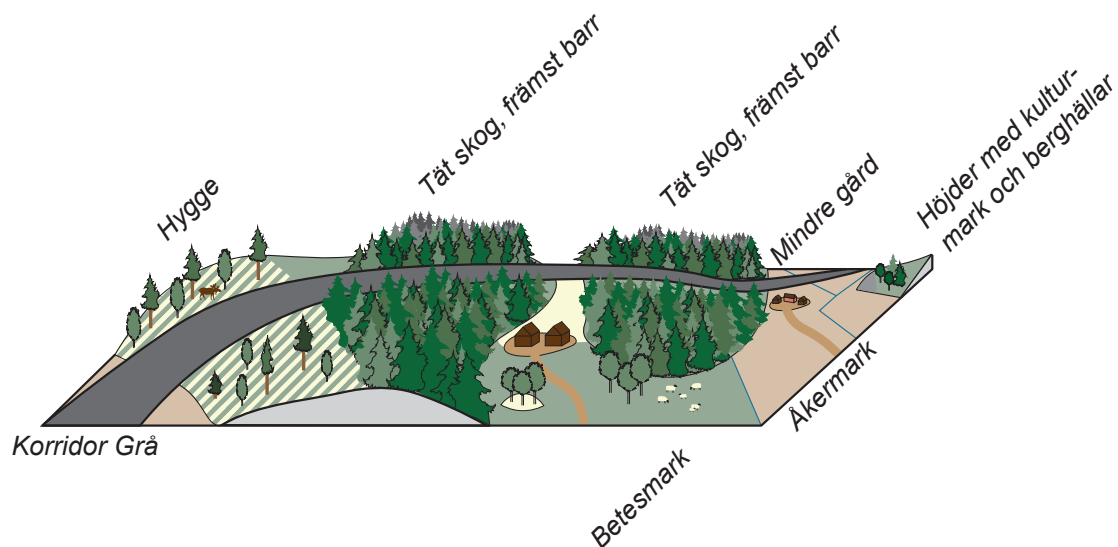
Figur 13 - Olandsåns dalgång i korridor Turkos sydvästra del. Foto: Sweco

Grå

Denna korridor är ett alternativ till breddning av befintlig väg förbi Gunbyle. Den Grå korridoren startar strax öster om Hökhuvud och ansluter till befintlig väg 288 ungefär en kilometer väster om Uppskedika. Korridoren löper parallellt med befintlig väg 288 men ligger cirka 300 meter norrut.

Landskapet här är i stora drag detsamma som det befintlig väg löper igenom. Ett landskap med variation i topografi med minsre åsar och dalar. Korridoren passerar och korsar både skog- och jordbruksmark vilket ger öppna och slutna rum.

Den Grå korridoren undviker höga natur- och kulturvärden samt bostäder som berörs av breddningen. Landskapsbilden i den här korridoren kommer också att påverkas. Tidigare orörd mark kommer att bli fragmenterad, siktlinjer och rumsligheter bryts upp, vilket förändrar upplevelsen av landskapet.



Figur 14 Principillustration över landskapets nyckelkaraktärer som korridor Grå berör. Illustration: Sweco



Figur 15 - Ortofotograf med Grå korridor. Källa: Lantmäteriet, Sweco



Figur 16 - Hygge i korridorens västra del. Foto: Sweco



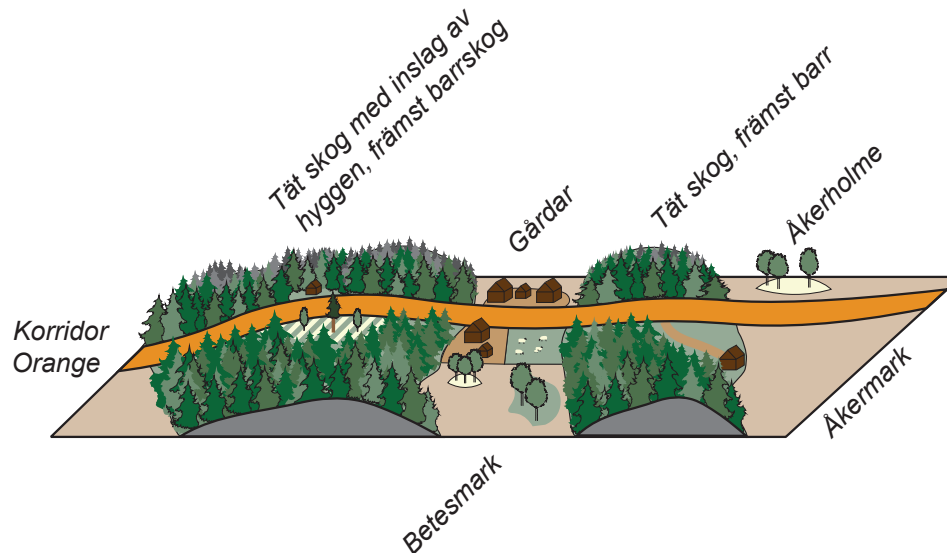
Figur 17 - Barrskog i korridorens mittersta del.

Orange

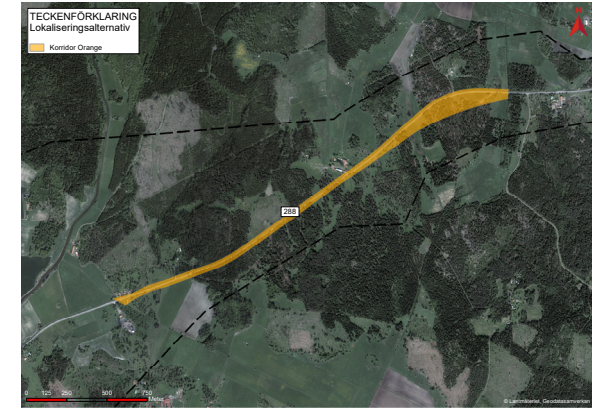
Korridor Orange innebär att befintlig väg breddas förbi Uppskedika och Gunbyle. Den sträcker sig genom ett mosaiklandskap och ansluter till befintlig väg 288 ungefär en kilometer väster om Uppskedika.

Vid breddning kan delar av den gamla vägens yta användas till den nya vägen. Breddningen innebär därför att mindre yta tas i anspråk i jämförelse med att dra en ny korridor på orörd mark. Dock krävs det att det finns tillfälliga ytor och arbetsvägar intill som tar mark i anspråk.

Vägen är idag till stor del anpassad till landskapet, vägen går upp på åsarna och ner i dalgångarna. Den nya utformningen av vägen kommer att bli bredare med profilen kommer till stor del densamma.



Figur 18 - Principillustration över landskapets nyckelkaraktärer som korridor Orange berör. Illustration: Sweco



Figur 19 - Ortofoto med Orange korridor. Källa: Lantmäteriet, Sweco



Figur 20 Befintliga väg 288 i höjd med Uppskedika.

3 Gestaltning

Trafikverkets mål är att skapa trivsamma miljöer, som både ger förutsättningar för säkra och behagliga resor och tar hänsyn till dem som bor och verkar i anslutning till vägen. Arkitektur handlar om samspelet mellan form och funktion, att förstå och respektera både landskapets värden och trafikantens anspråk och behov.

3.1 Generella gestaltungsprinciper

De principer som nämns under denna rubrik är generella och gäller längs hela sträckan mellan Gimo och Börstil, oavsett lokaliseringalternativ.

Vägens geometri

Vägens geometri ska anpassas till det omgivande landskapet. Väglinjen ska dras så att utblickar möjliggörs mot exempelvis Olandsån och framträdande landskapselement. I utformningen av anslutningspunkter ska stor hänsyn tas till platsens karaktär, till exempel i öppna jordbrukslandskap ska vägen om möjligt placeras så att odlingsmarken inte fragmenteras.

Utblickar

De utblickar som är möjliga i respektive korridor ska värnas. En utblick behöver vara tillräckligt lång för att hinna upplevas ur trafikantperspektiv. En utblick bör vara i ca tre sekunder för att ögat ska hinna uppfatta den. Med en hastighet på 60 km/h ger det en sträcka på cirka 50 meter. Utblickar mot Olandsån är viktiga att värna oavsett vägdragning.

Släntutformning, markmodellering

Slänter ska behandlas så att gränsen till omgivande mark suddas ut. Släntkrön och slänthöjder ska anpassas till den befintliga terrängen på ett naturligt och mjukt sätt genom mjuka släntavrundningar.

Där värdefull vegetation eller andra identifierade värden ligger nära vägbanan kan slänter göras branta för att undvika eller minimera intrång. Höga bankar bör undvikas och användning av räcken minimeras.

Avbaningsmassor ska användas för att återställa sidområden, för att flacka ut slänter och för att främja en återetablering av områdets naturliga flora. Synliga krossytter får inte förekomma. Ytskikt på slänter ska anpassas till omgivande mark så att gränsen mellan nytt och befintligt ut.

Broar och portar

Broar ska ansluta till den omgivande terrängens höjder så att bankar i det öppna, flacka landska-



Figur 21 - Bilden visar en bank som skär av dalgången. Källa: Vägbilder, Trafikverket

pet undviks så långt det är möjligt. Vegetation kan användas för att göra bron och dess bankar i båda ändar mindre dominanta i landskapet. Konstruktionen på bron ska vara så öppen som möjligt för att skapa en god genomsiktighet och för att ej bryta siktlinjer i onödan. Brons form och skala ska anpassas till landskapet. För att skapa en god övergång från bro till väg ska bron utformas så att den för trafikanten upplevs som horisontell mot vägbanan.

För åskådare ska bron gestaltas med god arkitektonisk kvalitet från både nära och långt håll. En avvägning måste göras om en bro ska gestaltas för att smälta in i landskapet eller för att få en för väggrummet egen och konstnärlig utformning. De kan på så sätt även bidra till ett områdes orienterbarhet och bilda ett nytt landmärke för platsen. Vägbroar skapar nya blickfång och bör utformas med en god arkitektur och gestaltas med noggrannhet.

Ett antal passager för vilt och oskyddade trafikater föreslås byggas längs sträckan. Vägportar,



Figur 22 - Bilden visar en dalgång som bevarar sin öppenhet genom en landskapsbro. Källa: Vägbilder, Trafikverket

viltportar och vattendrag bör om möjligt samordnas för en bredare öppning. Viltportar bör om möjligt placeras i naturliga svackor och utformas utan höga krosslänter. Företrädesvis bör placeringen ligga grunt och därmed ge kortare portlängd.

Diken och trummor

Branta diken ska undvikas. Trummor ska snedkapas i linje med slänten för att bättre passa in i landskapet. Trummor ska ha en nedtonad kulör som svart eller Grå.

Brunnar placeras med brunnslock i nivå med omkringliggande mark. För omhändertagande av vägdagvatten föreslås avrinning till öppna otäta vägdiken.

Bullerskydd

Breddning av vägen kommer att ge ökat buller för boende i anslutning till vägen vilket innebär att det blir aktuellt med bulleråtgärder.

Där bullerskydd krävs ska dessa anpassas till det omgivande landskapet och bebyggelsens form och uttryck. Vagnära lösningar är alltid eftersträvansvärda ur bullerhänseende, men det kan påverka landskapsbilden när plank och vallar begränsar sikten.

Belysning

Större delen av vägsträckan belyses inte då vägen i huvudsak går genom landsbygd. Däremot bör en föreslagen gång- och cykelbana förses med belysning. Belysningen bör utformas så att den inte stör djurlivet runt omkring till exempel att ljuset vinklas neråt och inte åt sidorna. Detta är något som kommer att utredas vidare i nästa skede.

Skyltning

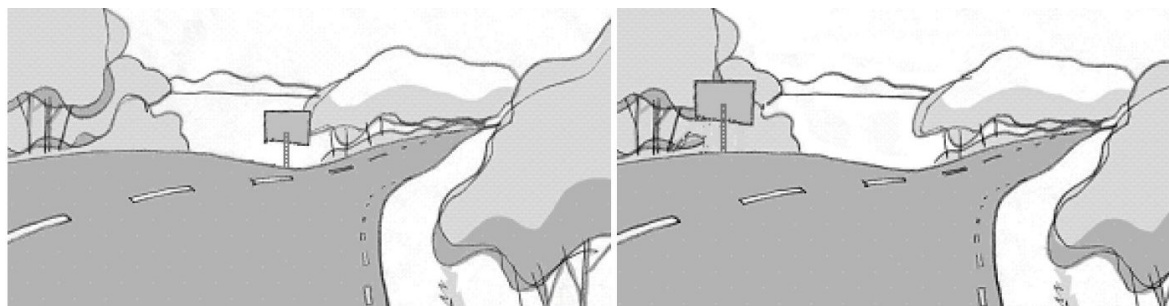
Skyltar får inte skymma utblickar och placeringen bör samlokaliseras. En utrustningsplan upprättas i ett senare skede. Skyltarna placeras med fördel med stöd i befintlig vegetation.

Placering på krön och i innerkurvor undviks. Portaler undviks då de upplevs höra till vägmiljöer i större orter.

Räcken

Utgångspunkten är att sidoräcken ska undvikas i möjligaste mån för att hålla nere den fysiska och visuella barriäreffekten räcken ger. Längs med hela sträckan bör räcken ha lika utseende för en enhetlig gestaltning. Där räcken krävs ska ett luftigt och genomsiktligt räcke väljas, förslagsvis ett rörräcke.

Slänträcken och sidoräcken ska placeras enligt VGU, Trafikverkets regelverket för vägars och gators utformning. Det är viktigt att just slänträcken, som är högre än sidoräcken, inte hamnar för nära vägen. Då kommer vägrummet upplevas trängre och som en korridor. Om möjligt ska slänt-/sidoräcken undvikas vid utblickar och öppen terräng.



Figur 23 - Bilderna visar skillnaden på fristående skyltning och skyltar som får "stöd" i befintlig vegetation. Detta är särskilt viktigt att tänka på vid utblickar. Källa: Trafikverket



Figur 24 - Bilden visar ett rörräcke i vägmiljö. Källa: Vägbilder, Trafikverket

Det är viktigt att resonera kring placering av räcken i övergångar bank och skärning, läge i bankslänt, skärningsslänt samt anslutningar till bro.

Längs med sträckan kommer mitträcke sättas upp, detta ska vara av samma karaktär som sidoräckena.

Viltstängsel

Viltstängsel kommer att sättas upp på delar av sträckan. Eftersom viltstängsel bidrar till att öka vägens barriärpåverkan, för både djur och människor, är det viktigt med åtgärder som minskar barriäreffekten för vilt i området. Uppsättning av viltstängsel utgör även en social och visuell barriär. För att minska stängslets påverkan på landskapsbilden ska det anpassas mjukt till terrängen och omgivningen. Skarpa vinklar och ojämna rörelser bör undvikas då de bryter mot vägens svepande linjer och skapar ett oroligt intryck.

Viltpassager

Passager för vilt bör tillskapas på platser där naturliga stråk passerar sträckan. Passagerna ska utformas för att passa in i det omgivande landskapet. Viltpassager utformas enligt samma premisser som gäller för vägbroar om de anläggs som sådana.

Vegetationshantering

Befintlig vegetation sparas i så stor utsträckning som möjligt. Målet är att få en snabb återetablering av vegetation längs hela sträckan. Plante-

ringar får inte ske vid utblickar, till exempel vid Olandsåns dalgång eller Hökhuvuds centralbygd. Plantering i öppna landskap ska generellt undvikas. Det får heller inte planteras vegetation för tätt intill en eventuell gång- och cykelväg, som då kan upplevas otrygg.

Vanligt förekommande träd i området är sälj och lönn. De är viktiga träd att spara eftersom de gynnar tidiga pollinerare som till exempel bin. Blommade träd och buskar som finns naturligt i området kan planteras i solbelysta slänter och skapa brynzoner.

Som kompensationsåtgärder där vägen korsar höga naturvärden kan faunadepåer för avverkade träd placeras i angränsande skogsområden. Befintlig död ved kan flyttas varsamt till angränsande skogsmark. Den döda veden läggs ut på ett varierat sätt, både i soliga och skuggiga lägen.

Masshantering

Eventuellt överblivna massor används för att släta ut nivåkurvor inom vägplaneområdet. Hanteringen av massor från områden med invasiva arter till exempel lupiner, får dock inte placeras ut på nya sträckor på grund av spridningsrisken.

Gång- och cykelväg

Gång- och cykelväg planeras mellan Gimo och Hökhuvud och är under utredning även längs resterande sträcka till Börstil.

Om gång- och cykelvägen separeras från vägbanan bör det planteras vegetation i form av gräs eller lägre buskar i väggrenen. Detta för att den oskyddade trafikanten upplever miljön tryggare och trafikanten får ett visuellt smalare vägrum vilket dämpar hastigheten. Vegetationsremsan mellan väg och gång- och cykelväg utformas svagt skålad och gräset ska kunna klippas/slås på ett driftmässigt bra sätt.

Gång- och cykelvägen bör ligga i nivå med vägen. En gång- och cykelväg som ligger lägre än intilliggande väg kan upplevas mer otrygg. En gång- och cykelväg som går högre upp kan bli ogynnsam för cyklisten som måste trampa upp för högre backar.

Parallellvägar

I öppna jordbrukslandskap ska korridorerna parallellvägar och utfartsvägar, om möjligt placeras så att odlingsmarken inte fragmenteras och skapar för bönderna obrukbara markområden.

Rastplatser

Målet är att tillgängliggöra, lyfta, tydliggöra och berätta om värden längs vägen och mot det varierade kulturlandskapet och Olandsån. Möjligheten att skapa en naturrastplats, cykelrastplats eller utsiktstorn-/plats i närhet till väl avvägda platser ska tas i beaktande. Här skulle även flera värden och intressegrupper kunna främjas samtidigt.

3.2 Korridorsspecifik gestaltning

Nedan lyfts specifika principer för varje lokaliseringsalternativ.

Rosa

Bro och bank

Vid passage över Olandsån måste en bro anläggas. I det stora öppna landskapsrummet ska långa, höga bankar undvikas då det fragmenterar landskapet och siktlinjer bryts. Den nya trafiklösningen ger området karaktären av vägmiljö istället för lantligt jordbrukslandskap.

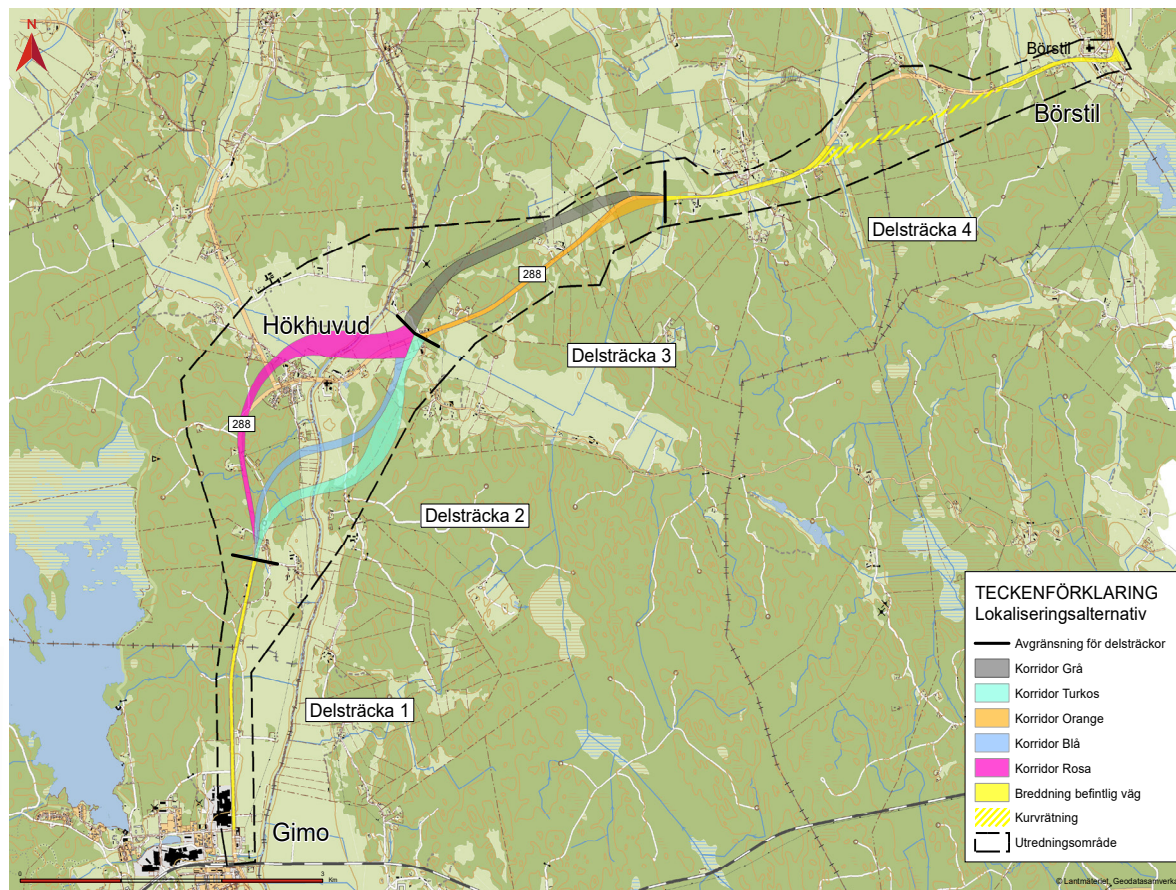
Bro ska utformas med stor hänsyn till sin omgivning. Den ska gestaltas för att passa in i sin närhet och ej konkurrera med utblickarna över det öppna odlingslandskapet. Intrycket av bron ska vara lätt och luftigt.



Figur 25 - Skiss på bro i Rosa korridor i odlingslandskap med synliga bankar.

Bullerskyddsåtgärder

Då vägalternativet passerar nära bostadshus kommer bullerdämpande åtgärder krävas. Detta kommer med största sannolikhet innebära att bullerskärmar och/eller bullervallar upprättas på vissa delar av sträckan. Bullerskyddsåtgärder ska gestaltas med hänsyn till både trafikanten och de som rör sig i landskapet. Det är viktigt att bullerskyddet upplevs som en del i landskapet.



Figur 26 - Lokaliseringsalternativen för väg 288.

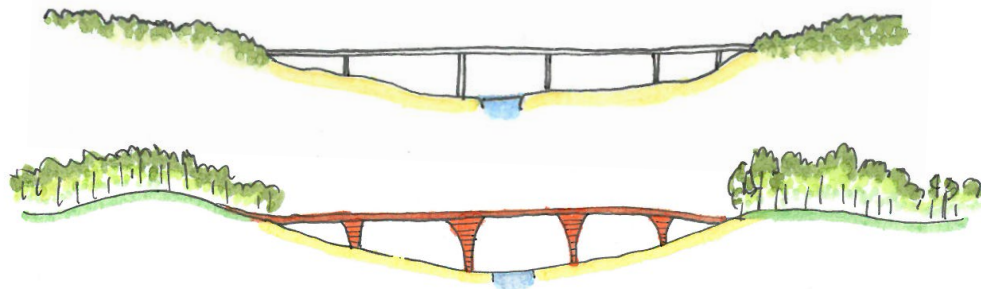
Övrigt

Den Rosa korridoren korsar väg 1126 väster om Hökhuvud. Korsningen kommer att kräva en fördjupad gestaltning, där noggrann avvägning mellan planskild korsning, port eller bro blir central.

Blå

Bro och bank

I öppna landskapsrum likt Olandsåns dalgång, ska höga bankar undvikas då det kan medföra att de öppna utblickarna och långa vyerna bryts samt att den nya trafiklösningen ger området karaktären av vägmiljö istället för lantligt jordbrukslandskap. Korridor Blå korsar Olandsån i den öppna dalgången. Bron föreslås göras så lång som möjligt för att undvika bankar i det öppna landskapet och istället låta brons landfästen ansluta till vegetationen som omger dalgången. Bron förankras då naturligt på platsen utan att dominera det visuella intrycket. För en betraktare som ser vägen och landskapet på håll bibehålls koppling mellan landskapet på respektive sida av bron.



Figur 27 - Ovan, skiss på bro över odlingslandskap som ansluter till vegetation på båda sidor, en enkelt gestaltad bro. Nedan, skiss på en mer i ögonfallande gestaltad bro som kan bilda ett landmärke.

Det är viktigt att bron samspelar med kulturmiljön kring Hökhuvud. En avvägning måste göras om bron ska gestaltas för att skapa ett landmärke och en tydlig inramning till det landskapsbildsskyddade området eller hellre utformas enkelt så att den smälter in i landskapet.

I fortsatt gestaltungsarbete av bro kommer olika material och utformningar att utredas. En utredning pågår om huruvida det är möjligt att anlägga en bro i trä och vad det skulle innebära för upplevelsen av landskapet och för förankring av bron på platsen. En träbro bedöms kunna anpassas fint till det småskaliga, kulturhistoriska landskapet och kan också innebära klimatmässiga fördelar.

Utblickar

Olandsån besitter höga visuella naturvärden som kan framhävas längs sträckan. Därför föreslås att ta fram utblickar med hjälp av vägens placering och siktröjning. Viktigt att värna och lyfta fram närheten till kyrkomiljön.

Övrigt

På två ställen korsar den Blå korridoren mindre vägar. Den ena ligger strax norr om Lysta och den andra öster om Olandsån. Detta kräver en fördjupad gestaltning, huruvida det kommer att bli en planskild korsning, port eller mindre bro.



Figur 28 - Foto på utblick över Olandsån som slingrar sig i landskapet. Foto: Sweco

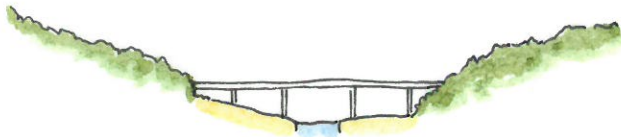
Turkos

Bro och bank

I öppna landskapsrum likt Olandsåns dalgång, ska höga bankar undvikas då det kan medföra att de öppna utblickarna och långa vyerna bryts samt att den nya trafiklösningen ger området karaktären av vägmiljö istället för lantligt jordbrukslandskap.

Även korridor Turkos korsar Olandsån i den öppna dalgången, dock på längre avstånd från Hökhuvuds kyrka och i ett läge där dalen är samlare. Bron föreslås göras så lång som möjligt för att undvika bankar i det öppna landskapet och istället låta brons landfästen ansluta till vegetationen som omger dalgången. Bron förankras då naturligt på platsen utan att dominera det visuella intrycket.

I fortsatt gestaltningsarbete av bro kommer olika material och utformningar att utredas. En utredning pågår om huruvida det är möjligt att anlägga en bro i trä och vad det skulle innebära för upplevelsen av landskapet och förankring av bron på platsen. En träbro bedöms kunna anpassas fint till det småskaliga, kulturhistoriska landskapet och kan också innebära klimatmässiga fördelar.



Figur 29 - Skiss på bro över odlinglandskap som ansluter till vegetation på båda sidor. Bron blir kortare i det Turkosa förslaget.

Utblickar

Olandsån besitter höga visuella värden som kan framhävas längs sträckan, därför föreslås att ta fram utblickar med hjälp av vägens placering och siktröjning.

Övrigt

Den Turkosa korridoren korsar en mindre väg öster om Olandsån. Detta kräver en fördjupad gestaltning, huruvida det kommer att bli en port eller mindre bro.

Grå

Den Gråa korridoren tar vid där de andra tre alternativen slutar och följer sedan parallellt norr om befintlig väg, norr om Gunbyle.

Linjeföring

I det Gråa alternativet rätas kurvor ut och en behaglig linjeföring följer genom landskapet med detta förslag. Vägen går genom ett mosaiklandskap med höjdvariationer och det är viktigt att bevara variationen längs vägen. Terrängen i Grå ställer därmed höga krav på landskapsanpassningar.

Där den Gråa korridoren börjar möter den flacka dalen en höjd. Bank i det öppna landskapsrummet och skärning i branten kommer att förändra områdets karaktär. Banken ska utformas för att ansluta på ett naturligt sätt

till höjden och brynzonen och kan med fördel planteras med naturligt förekommande arter. Bergskärning ska om möjligt ställas i lutning 5:1 och följa bergets naturliga sprickbildningar. Vägsektionen kan göras smal och sidoräcke användas för att minska såret i landskapet.

Orange

Korridor Orange innebär att befintlig väg breddas förbi Uppskedika och Gunbyle.

Landskapet kring den befintliga vägen är känsligt på grund av de höga natur- och kulturvärdena.

Fastigheternas placering nära vägen gör att en breddning skulle innebära stort intrång. Därför är det viktigt att göra en noga avvägning om vilken sida av vägen som man breddar. En breddning av vägen medför en ökad barriäreffekt av vägen, både för människor och djur. Det är därför viktigt att beakta att säkert kunna korsa vägen framledes.

Bullerskyddsåtgärder

Då vägalternativet passerar nära bostadshus kommer bullerdämpande åtgärder krävas. Detta kommer med största sannolikhet innebära att bullerskärmar och/eller bullervallar upprättas. Bullerskyddsåtgärder ska gestaltas med hänsyn till både trafikanten och de som rör sig i landskapet. Det är viktigt att bullerskyddet upplevs som en del i landskapet.

4 Fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet ska en av de föreslagna korridorerna väljas och sedan utvecklas vidare i vägplanearbetet där vägområdet fastställs. Detta innebär bland annat att landskapsanalys och gestaltungsprogram kommer att fördjupas med avseende på vald sträcka och att mer preciserade gestaltungsriktlinjer tas fram och presenteras.

Viktiga frågor att hantera i kommande gestaltungsprogram är:

- Passagen över Olandsån behöver studeras vidare med avseende på val av brotyp och brogestaltning.
- Behovet av passager för vilt, oskyddade trafikanter och för de som brukar marken ska studeras vidare. Placering och utformning av dessa detaljeras i kommande arbete.
- Anslutningspunkten mellan korridor turkos och korridor grå.
- Gång- och cykelvägens utformning.
- Placering och utformning av bullerskyddsåtgärder
- Natur- och kulturvärdesobjekt längs sträckan. Hur kan dessa värnas i anslutning till ny väg? Hur kan de synliggöras?
- Hantering av anslutande vägar som stängs och parallellvägar
- Befintlig väg genom Hökhuvud.
- Cirkulationsplatsen i Börstil
- Rastplats längs gc-stråket

5 Källor

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

Trafikverket (2015). Åtgärdsvalsstudie - Väg 288, sträckan Gimo Börstil. TRV 2014/74843

Trafikverkets arkitekturpolicy, 2017

Trafikverket (2019). Riktlinje landskap, TDOK 2015:0323, version 3.0. Dokumentdatum 2019-03.11



Trafikverket, Solna Strandväg 98, 172 90 Sundbyberg.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se