

Landskapsanalys

Väg 25, Kalmar-Halmstad, Österleden, trafikplats Fagrabäck

Växjö kommun, Kronobergs län

Vägplan, 2015-05-22

Projektnummer: 144731



Trafikverket

Postadress: Kungsgatan 8, 352 33 Växjö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Landskapsanalys, Väg 25, Kalmar-Halmstad, Österleden, trafikplats Fagrabäck

Författare: Katharina Henriksson, uppdragsansvarig Reino Erixon, WSP Sverige AB, Box 34, 371 21
Karlskrona

Granskare Trafikverket: Helena Niordson.

Dokumentdatum: 2015-04-23

Ärendenummer: TRV 2015/14389

Version: 0.1

Kontaktperson: Magne Holm, Projektledare Trafikverket, 010-123 68 71

Innehållsförteckning

1. INLEDNING	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Syfte	5
1.3 Material och metod	5
1.4 Upplägg	5
1.5 Avgränsning	6
2. ÖVERGRIPANDE BESKRIVNING	7
2.1 Området runt Fagrabäcksrondellen	8
2.2 Området intill väg 25	11
2.3 Området intill väg 27	12
2.4 Området intill Österleden	13
3. FYLLERYDS NATURRESERVAT	15
3.1 Kulturhistoriska aspekter	15
3.2 Naturmiljö och biologiska aspekter	16
3.3 Rekreation och friluftsliv	17
3.4 Topografi, naturgeografiska och geomorfologiska förutsättningar.	18
3.5 Visuella- och audiella samband	20
3.6 Nuvarande markanvändning	21
4. KÄNSLIGHET OCH POTENTIAL FÖR HELA UTREDNINGSSOMRÅDET	22
4.1 Potential	22
4.2 Känslighet	22
4.3 Potentiella effekter – landskapskaraktär	23
4.4 Potentiella effekter- känsliga områden	23
5. FÖRSLAG TILL STRATEGIER	24

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Denna landskapsanalys ingår som en del i vägplanen för projekt "Väg 25, Kalmar-Halmstad, öster leden, trafikplats Fagrabäck". De berörda vägarna ligger strax öster om centrala Växjö och utgör del av väg 25, del av väg 27, samt Österleden som väg 25 och väg 27 går samman i, , se figur 1. Dessa vägar är idag hårt belastade av trafik kopplad till arbetspendling och långväga person- och godstransporter. Framförallt väg 25, som är en nationell stamväg, har idag brister både avseende trafiksäkerhet och framkomlighet. Ett stort problem är vidare att genomfartstrafik måste samsas med lokaltrafiken och att långa köer periodvis bildas, samt att oskyddade trafikanter korsar väg 25 i plan mellan Högstorp och Fyllerydsskogen. Trafiksituationen bedöms på grund av ovanstående faktorer som otillfredsställande och åtgärder för att förbättra situationen utreds i detta projekt.

1.2 Syfte

Landskapsanalysen är tänkt att kunna användas som underlag i vägplanearbetet och har som syfte att:

- Beskriva områdets karaktärsområden och landskapets uppbyggnad idag. Varför ser det ut som det gör? Vilka värden har de olika delarna? Vilka samband finns?
- Beskriva landskapets känslighet och potential i relation till föreslagna åtgärder.
- Beskriva potentiella effekter som föreslagna åtgärder i projektet kan ha på landskapets karaktär och känsliga områden.
- Beskriva strategier för att minimera intrånget i landskapet och de negativa konsekvenserna som detta medför.

1.3 Material och metod

Landskapsanalysen baseras på litteraturstudier, översiktlig inventering i fält samt kart- och bildstudier.

1.4 Upplägg

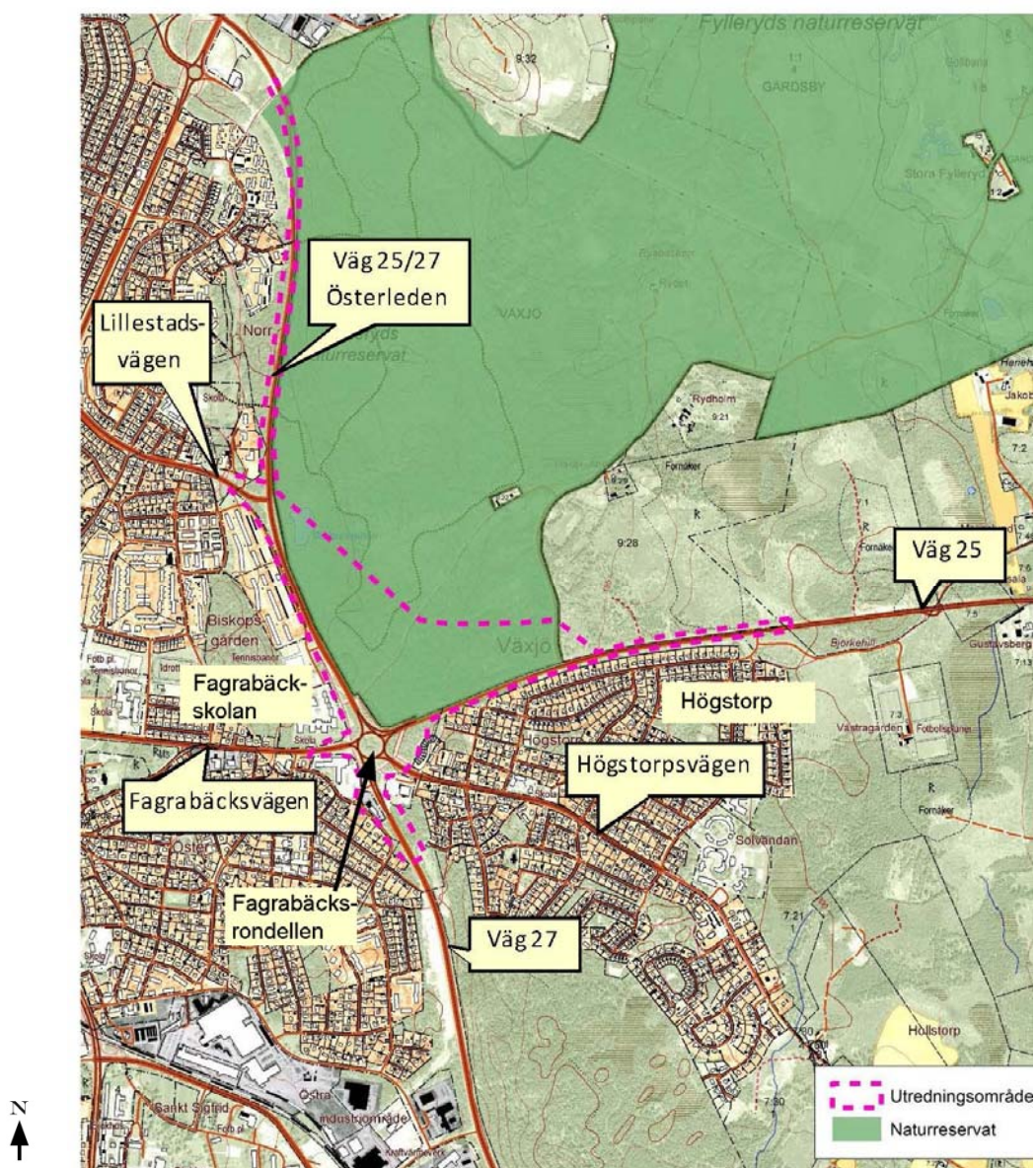
Landskapsanalysen inleds med en övergripande beskrivning av utredningsområdet, som följs av beskrivning av Fylleryds naturreservat som är en viktig tyngdpunkt.

På slutet följer en analys: Vad är viktigt och varför? Vilken känslighet och potential har området?

Efter detta följer beskrivning av potentiella effekter samt förslag till strategier till hur man på bästa sätt förhåller sig till känsliga delar.

1.5 Avgränsning

Utredningsområdet rymmer delar av väg 25 och väg 27, del av Fagrabäcksvägen, Fagrabäcksrondellen samt delar av Fyllerydsskogen öster om Växjö centrum. Landskapsanalysens tyngdpunkt ligger i den södra delen av detta område, där intrång i Fylleryds naturreservat kommer att behöva göras. Det är även här som den nya trafiklösningen medför en ny stadsentré till staden. Den norra delen av utredningsområdet följer befintlig väg och projektet medför inga större landskapliga förändringar utanför vägområdet.



Figur 1. Översiktbild över utredningsområdet.

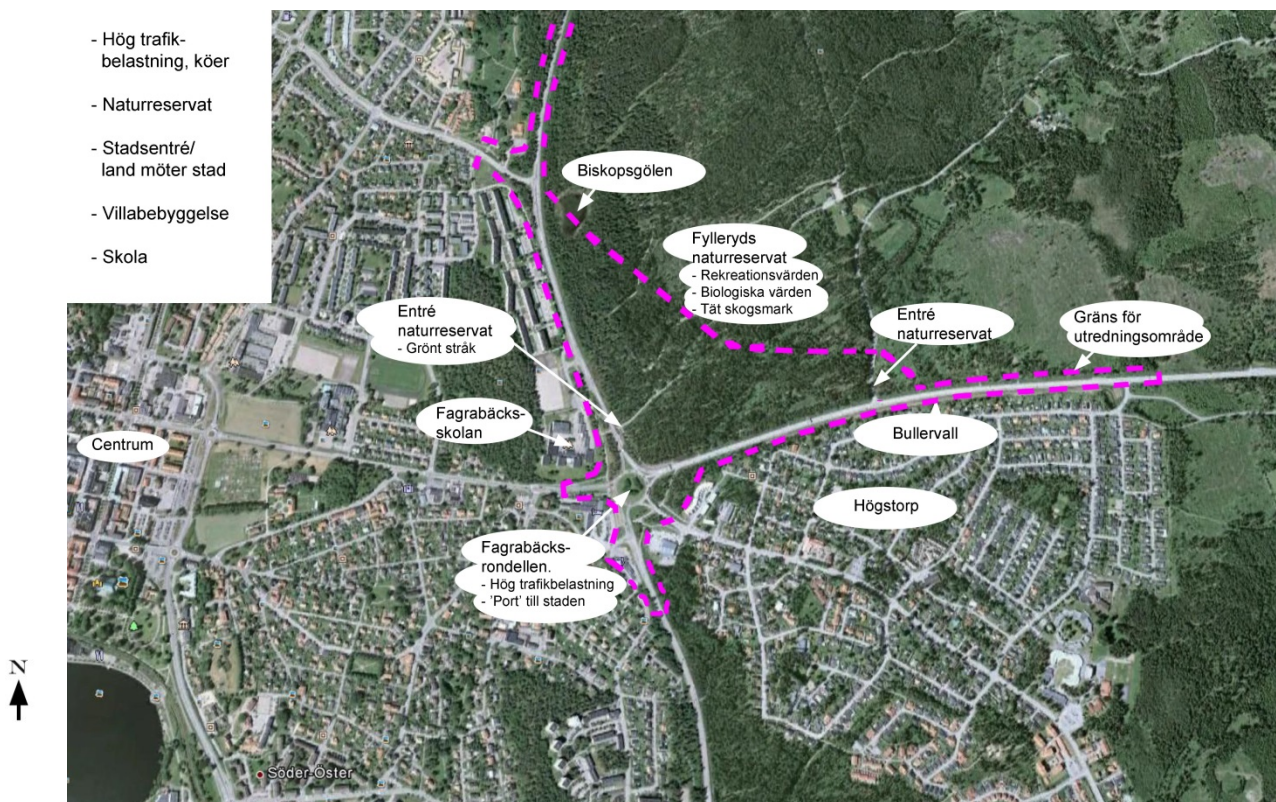
2. Övergripande beskrivning

Utredningsområdet innehåller många olika delar vilka tillsammans skapar en komplex situation. Landskapet är kontrastfyllt med flera olika karaktärer och inslag. Här möts land och stad, villabebyggelse, naturreservat, skola, samt flera hårt trafikerade vägar.

Entrén mot Växjö från öster på väg 25, ramas inledningsvis in av glesare skog, utmed den norra sidan av vägen som övergår i tät skogsmark där Fylleryds naturreservat tar vid. Det stadsnära naturreservatet med höga rekreativa- och biologiska värden utgör med sin täta skogsmark en kontrast till staden. Närheten till naturreservat är mycket värdefull och en stor tillgång för Växjös invånare.

Tyvär har de som bor närmast naturreservatet sämst möjlighet att ta sig dit idag. I söder utmed väg 25 avgränsas villaområdet Högstorp av en bullervall och det finns inget säkert sätt att korsa väg 25 och ta sig in i naturreservatet.

Beträffande mötet mellan land och stad sker detta utmed väg 25 utan mjukare övergång där stadsmässigheten succesivt ökar. Det storskaliga vägområdet innehåller få signaler som antyder att trafikanten närmar sig staden, det är först framme vid Fagrabäcksrondellen som mötet blir tydligt.



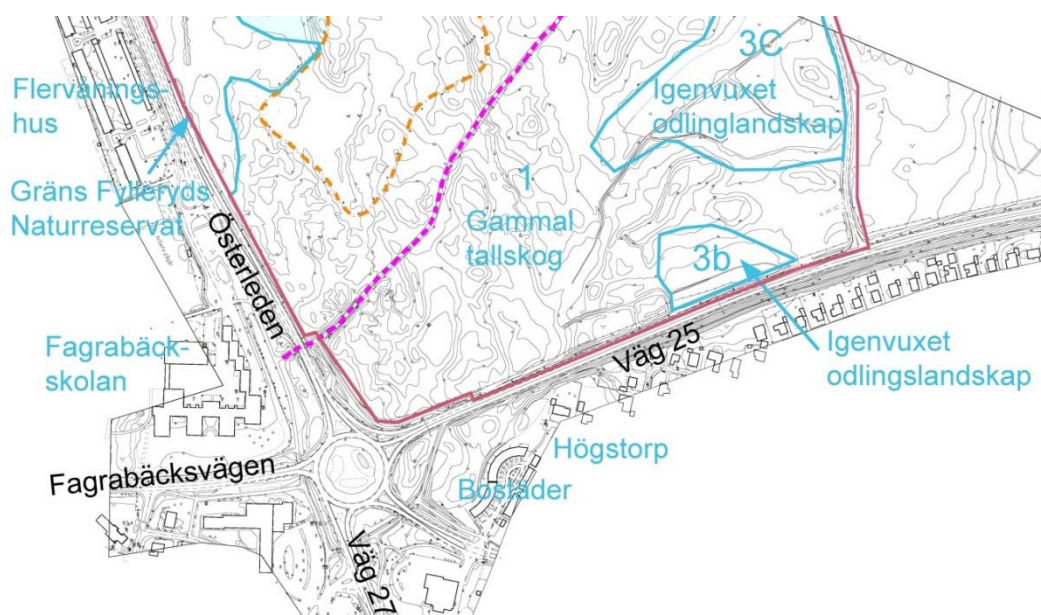
Figur 2. Översiktsbild över några av de viktigaste delarna i det berörda landskapet.

2.1 Området runt Fagrabäcksrondellen

Fagrabäcksrondellen fungerar som en port till staden, om än relativt otydlig, på håll smälter rondellytan med sin naturlika plantering visuellt samman med omgivande naturmark.



Figur 3. Vy mot Fagrabäcksrondellen från väg 25.



Figurn4. Översiktbild som visar området runt Fagrabäcksrondellen

När man närmar sig Fagrabäcksrundellen med bil är det visuella intrycket mycket storskaligt. Fagrabäcksrundellen är en stor cirkulationsplats med en diameter på ca 40 m och fem anslutande vägar: Väg 25, väg 27, Österleden samt Högstorp svägen och Fagrabäcksvägen.

Vägarna har höga armaturer placerade i mittrefugerna, och stora områden, består av öppna gräsytor, utan detaljer eller variation. Detta gäller även för mittrefugerna som består av asfalt och gräs.

Från väg 25 bildar de skogsklädda höjdpartierna på båda sidor om vägen en port strax före cirkulationsplatsen, och som nämnts smälter vegetationen på håll samman visuellt med vegetationen i Fagrabäcksrundellen. Denna terräng skyddar bakomliggande bostäder från buller och visuell störning.



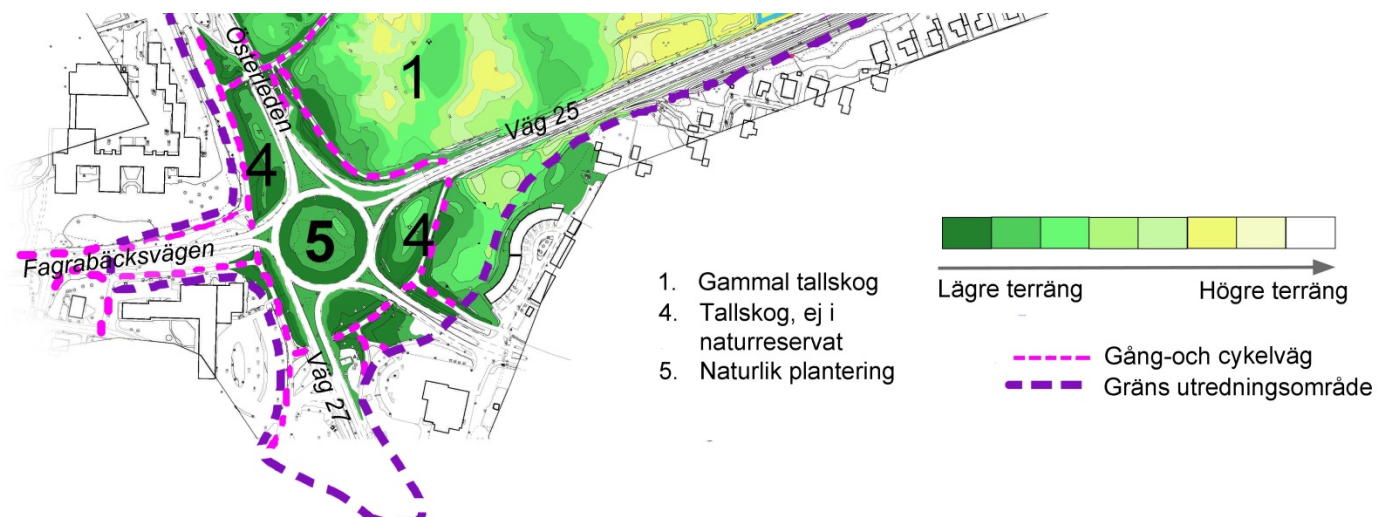
Figur 5. Höjdpartiet där väg 25 ansluter till Fagrabäcksrundellen. Vy sedd mot öster.

På den västra sidan av cirkulationsplatsen ligger skolor, hotell och villabebyggelse och en hög andel gående och cyklister passerar området som har ett stort antal gång-och cykelvägar. Det är idag lätt att ta sig runt cirkulationsplatsen utan att behöva korsa de högtrafikerade vägarna. En stor del närboende passerar cirkulationsplatsen på väg mot naturreservatet, på den gång-och cykerväg som leder under Österleden till Fylleryds naturreservat. Detta stråk är en del av cykelleden Växjö runt och är även karakteriserat som ett av stadens *gröna stråk*, kopplat till övrig grönstruktur.



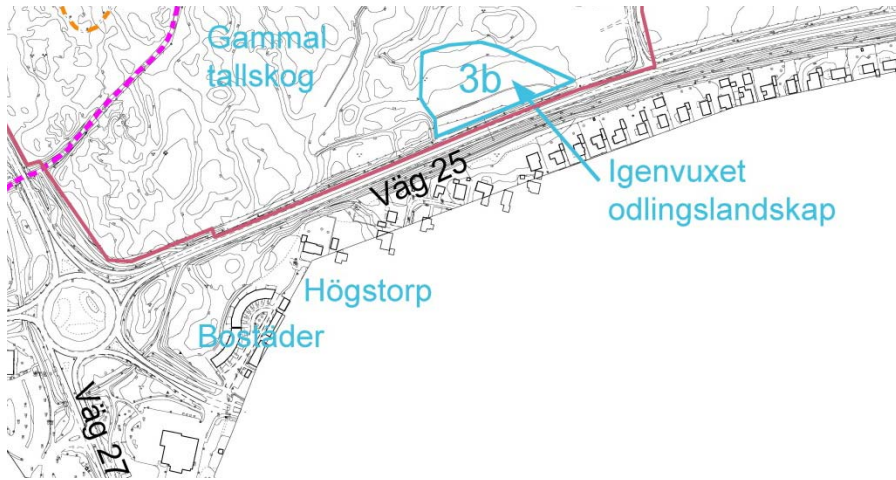
Figur 6. Gång-och cykelväg utmed Österleden i riktning mot Fagrabäcksrondellen.

Övriga sidoområden har terräng som sluttar ned mot gång-och cykelstråken som går i tunnlar under vägarna. Själva cirkulationsplatsen har en svagt kuperad mark med mjuka vegetationsbevuxna kullar. Markmodelleringen i kombination med vegetation gör det svårt att överblicka trafiken.



Figur 7. Översiktsbild som visar topografi, vegetation samt gång-och cykelstråk runt Fagrabäcksrondellen.

2.2 Området intill väg 25



Figur 8. Översiktsbild som visar området intill väg 25.

Fylleryds naturreservat angränsar till vägen på den norra sidan. På den södra sidan har bullervallen mot villaområdet Högstorp på senare år fått omfattande planteringar med olika arter av buskar. Det finns idag ingen säker övergång för allmänheten över väg 25 till Fylleryds naturreservat. Däremot finns en viktig entré till naturreservatet för fordonstrafik via avfart från väg 25 mot Vaistorpet. Bullervallen på den södra sidan sträcker sig hela vägen utmed villaområdet Högstorp. På den norra sidan ligger vägen lägre än naturreservatets terräng.



Figur 9. Översiktsbild som visar området intill väg 25.

Bullervallen utgör en visuell och ljudmässig barriär gentemot området Högstorp. Även det faktum att vägen ligger lägre än naturreservatet bidrar till viss avskärmning.

Från väg 25 har man på några ställen en siktlinje mot stadens kyrktorn

2.3 Området intill väg 27

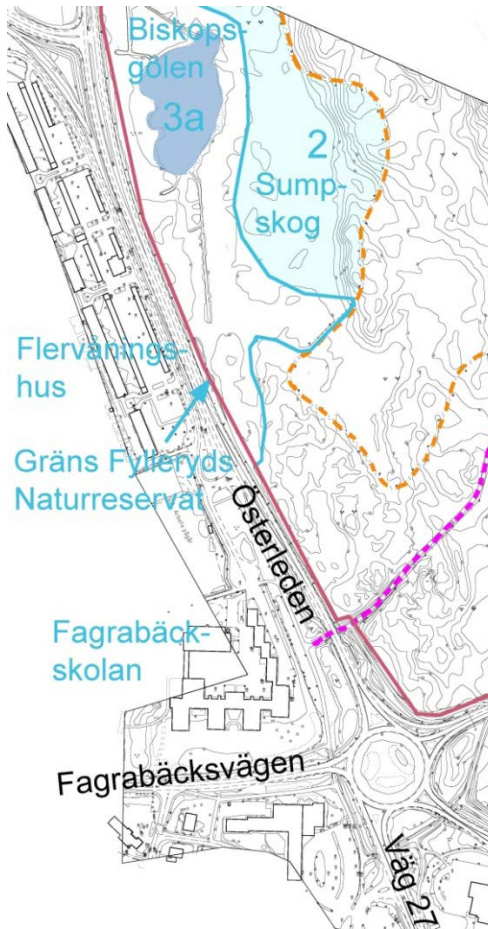
Utmed riksväg 27 är situationen annorlunda. Här är övergången mellan land och stad mjukare då gallring av omgivande skogsmark utförts och siktlinjer mot bebyggelsen skapats. Öster om vägen ligger ett större dagvattenmagasin som nyligen anlagts och där har även nyplanteringar utförts. Utgallringar och omhändertaget sidoområde medför att trafikanten får en tydligare hänvisning om att man närmar ser staden.

Där väg 27 mynnar vid Fagrabäcksrondellen är intrycket storskaligt, och flaggorna och skyltningen, som hör till bensinstationen söder om cirkulationsplatsen, utgör det starkaste blickfånget.



Figur 10. Mittrefuger och armatur ger ett storskaligt intryck vid Fagrabäcksrondellen, vy mot söder och väg 27.

2.4 Området intill Österleden



Figur 11. Översiktsskild som visar området runt Fagrabäcksvägen

Det visuella intrycket från Österleden är i stort sett detsamma som från väg 25. Vegetation ramar in båda sidor av vägen i mötet med cirkulationsplatsen och dessa smälter på håll samman med Fagrabäcksvägens naturliga planteringar.

Även Österleden, har en storskalig karaktär med få signaler om närheten till stadens centrum som bara ligger ca 1 km bort. Vägen passerar Fylleryds naturreservat som ligger på den östra sidan, och också våtmarken Biskopsgölen som ingår i naturreservatet.

Väster om vägen ligger Fagrabäckskolan, som är en grundskola, åk 7-9, med ca 650 elever. Skolan använder ofta naturreservatet i undervisningen.

Väster om Österleden ligger flervåningshus som är exponerade för vägens buller.

På den västra sidan av Österleden fyller vegetation i form av bland annat tallar, en viktig avskärmande roll gentemot Fagrabäckskolan.

Det finns idag goda möjligheter för allmänheten att ta sig under Österleden och in i Fylleryds naturreservat. Från bostadsområdet Högstorp finns det ingen möjlighet att ta sig planskilt in i Fylleryds naturreservat utan att ta sig in via Fagrabäcksrondellen och porten under Österleden eller korsa väg 25 i plan.

Det viktiga stråket som leder gång-och cyklisterna in i naturreservatet går igenom en tunnel under vägen i höjd med Fagrabäckskolan. Det finns även gång-och cykelvägar utmed Österleden som bland annat är förbundna med stråken vid Fagrabäcksrondellen och som leder vidare till flera andra grönområden i staden.

Österleden ligger högre än intilliggande gång- och cykelstråk, men närmast Fagrabäcksrondellen stiger terrängen på den östra sidan inne i naturreservatet kraftigt och vägen ligger betydligt lägre än detta parti.



Figur 12. Gångtunneln under Österleden som förbinder Fylleryds Naturreservat med området vid Fagrabäckskolan.

3. Fylleryds naturreservat

Fylleryds naturreservat angränsar till Österleden samt Väg 25, och är ett kommunalt infört reservat. Syftet med naturreservatet är att långsiktigt bevara och sköta området så att Växjöbornas behov av rekreationsmark tillgodoses. För naturreservatet i stort är friluftsintrasset huvudsyftet, även om det i vissa områden kan vara naturvärden liksom kulturhistoriska värden som har företräde.

I reservatsbestämmelserna står att biotoper med särskilda naturvärden eller kulturhistoriska värden ska bevaras och vårdas samt vid behov synliggöras.

I beslutet om upprättande av naturreservat som togs 1998-08-13, anges angående området vid Fagrabäcksrondellen: "Den exakta gränsdragningen mot trafikplatsen är inte klarlagd, främst beroende på att den framtida lösningen ännu inte är utredd. Här föreslås därför att gränsen anges som en zon. Fram till dess ny trafikplats byggs gäller den yttre delen av zonen. Gränsen ute i terrängen, markeras också här till dess annan trafiklösning genomförs. Minimalt intrång i skogen ska eftersträvas och kan inte ta mer anspråk än vad zonen maximalt anger."¹

Det är omöjligt att i samband med en framtida utbyggnad av trafikplatsen undvika påverkan på naturreservatets värden. Både i den zon som avsatts för framtida utbyggnad och inom intilliggande områden finns exempelvis den äldre värdefulla tallskogen. Vägens utformning och läge i terrängen spelar dock en viktig roll för hur detta intrång kan minskas, och de negativa konsekvenserna som intrånget medför kan minimeras.

3.1 Kulturhistoriska aspekter

Det landskap som omfattas av Fylleryds naturreservat har varit skogsbevuxet i ca 100 år. Redan under perioden 1600-1300 f kr röjdes områdets norra delar för bete och odling, vilket framkom efter arkeologiska utredningar som utfördes i samband med att golfbanan i norra delen av reservatet anlades. I området finns även röjningsrösen som daterats till perioden 800 f Kr-500 e Kr. Inga fornlämningar finns registrerade i utredningsområdet, men röjningsrösen har enligt reservatsbeskrivningen sannolikt funnits utmed hela höjdsträckningen i Fyllerydsskogen.²

Den västra delen av naturreservatet ägdes tidigare av kyrkan och fungerade som Biskopsgården Östrabos utmark. Äldre lantmäterikartor visar en inhägnad yta markerad som Biskopshagen. Detta område ingick som löneförmån till Biskopen som därmed kunde använda skogen för bete och vedhuggning. År 1866 tilläts även försäljning av veden och området fick därmed sannolikt en ännu tydliga karaktär av öppen hagmark där bränning, bete och vedhuggning förhindrade återväxten. Under 1900-talet förvandlades sedan den glesa hagmarksskogen till en tät barrskog.

I naturreservatet finns flera torp, däribland nuvarande VAIS torpet, som tidigare ingick i Biskopsboställets ägor, men som idag tillhör Växjö's allmänna idrottssällskap. Detta torp ligger utanför utredningsområdet.

¹ Fylleryds naturvårdsområde, 1998-08-13, Växjö kommun, s.9.

² Fylleryds naturvårdsområde, 1998-08-13, Växjö kommun, s.4.

I utredningsområdet ligger flera små stenbrott, med schaktytor och spår av stenbrytning. Dessa tillkom under tidigt 1900-tal då stenhuggaren P. Sandström med medarbetare fick tillstånd att bryta sten på Biskopsgårdens marker.



Figur 13. I utredningsområdet ligger spår av flera små stenbrott från tidigt 1900-tal.

Våtmarken Biskopsgölen har tidigare varit större till ytan, men dikades ut under 1840-talet för uppodling, och området söder om gölen har även brukats som torvtäkt.

3.2 Naturmiljö och biologiska aspekter

I reservatsbeskrivningen som togs fram i samband med bildandet av Naturreservatet står: *”Inom området finns en stor biotopvariation med kulturmarker, lövblandskogar, bok-och ekpartier, olika typer av barrskogar, sumpskogar samt våtmarker.”*³

Utredningsområdet domineras av tallskog med äldre tallar, ca 100 år gamla. Denna vegetation har enligt skötselplanen för Fylleryds naturreservatet höga biologiska och rekreativa värden, och är av skogsstyrelsen klassad som *Naturvärde*.

I väster intill Biskopsgölen finns ett område med sumpskog som har höga biologiska värden (område 2, figur 14). Vid gölen häckar flera fågelarter som kricka och knipa, här finns även värdefulla lavar och svampar. Idag är gölen relativt otillgänglig för allmänheten på grund av igenväxning av strandzonen samt den sankta marken. Generellt strandskydd på 100 meter gäller för Biskopsgölen.

Bilden nedan sammanfattar de olika vegetationskaraktärerna som finns inom och i anslutning till utredningsområdet, dessa baseras på områdesindelningen som beskrivs i skötselplanen för Naturreservatet, samt fältinventering.

³ Fylleryds naturvårdsområde, 1998-08-13, Växjö kommun, s. 4.



Figur 14. Översiktsbild som visar vegetationskaraktärer.

Fylleryds naturreservat ingår även i området för riksintresse enligt 4 kap 6 § miljöbalken (Mörrumsån). Riksintresseområdet omfattas av avrinningsområdet för Mörrumsån inom Kronbergs län.

3.3 Rekreation och friluftsliv

Fyllerydsskogen innehåller bl.a. motionsspår, cykelled och flera småstigar. Många idrottsföreningar bedriver verksamhet i området och använder skogsstigarna för olika typer av träning, bland annat orientering. En del av elljusspåret ligger inom utredningsområdet, liksom flera små promenadstigar och stigar som används för mountainbikecykling.

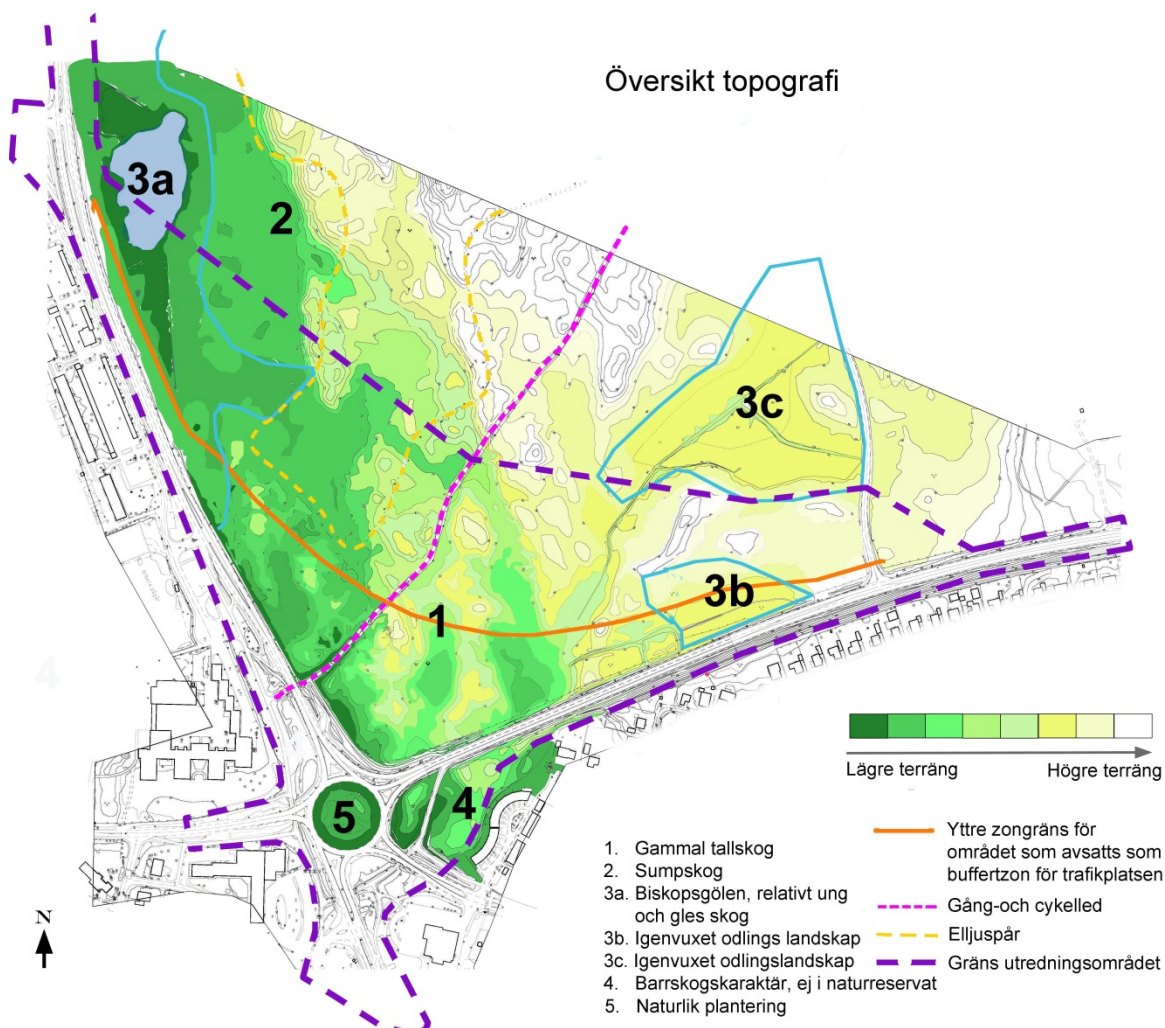
Fyllerydsskogen används även av flera närliggande skolor för idrottslektioner och exkursioner. Vintertid finns goda möjligheter för längdskidåkning.

Cykelleden *Växjö runt* leder under Österleden och vidare genom naturreservatet och utredningsområdet, denna gång-och cykelled är även klassad som ett *grönt stråk* i Grönstrukturprogrammet för Växjö. Detta stråk gör att området binds samman med övrig grönstruktur i och runt Växjö.

3.4 Topografi, naturgeografiska och geomorfologiska förutsättningar.

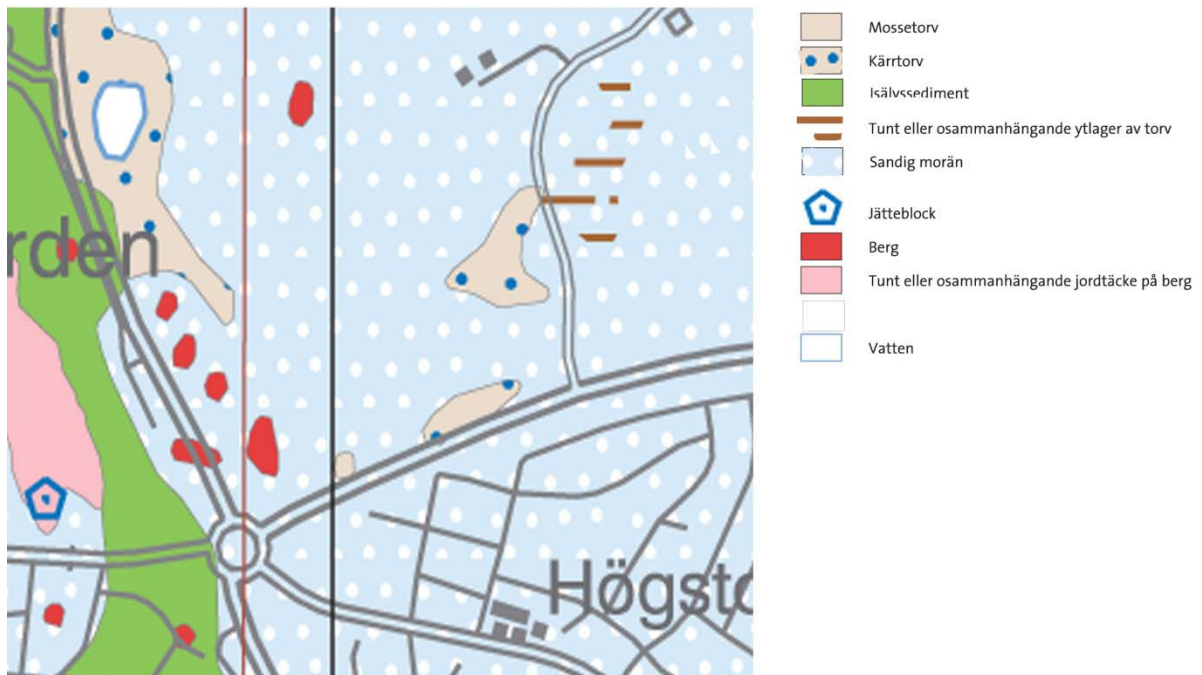
Utredningsområdet karaktäriseras av en mycket kuperad terräng med moränhöjder, urbergskullar och bitvis rik blockighet. Inom zonen som avsatts för framtida utbyggnad av trafikplatsen är terrängen närmast Fagrabäcksrondellen mycket kuperad. Denna del skiljer sig mot området runt Biskopsgölen som är flackare. Den kuperade terrängen medför flera små och större rumsbildningar.

I den östra delen av området närmast väg 25, finns flackare ytor utan tydlig rumsbildning, och med spår av utdikning.

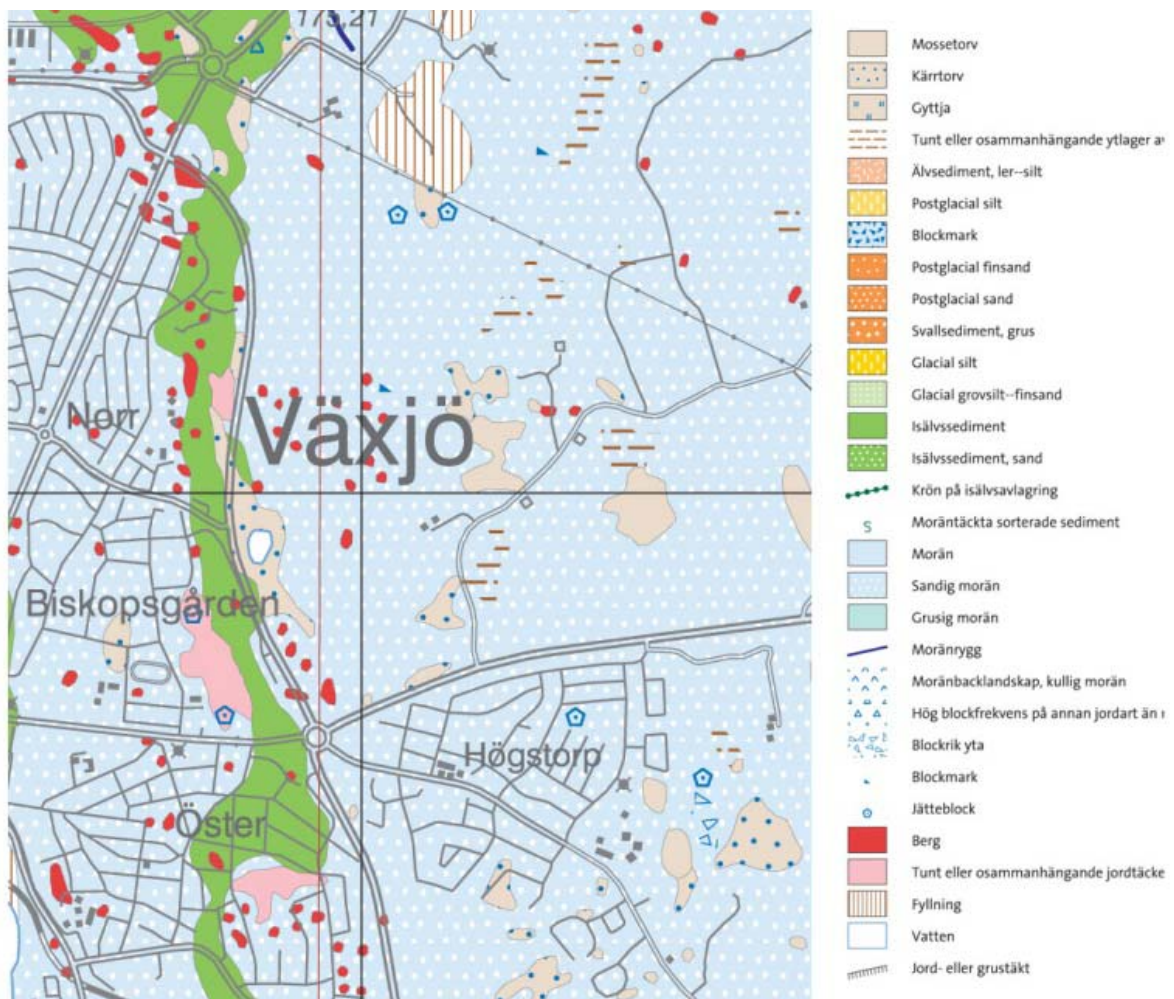


Figur 15. Översiktsbild som visar naturreservatets topografi och vilka vegetationstyper som dominerar olika delar.

Större delen av området består enligt jordartkartan av sandig morän. Denna visar även områden med torv vid Biskopsgölen, torv finns även i två mindre områden i öster. Resultatet av sticksondering som utförts av geotekniker visar att lagret med organiskt material har ett djup på mellan 0,3-3,5m. Jordartskartan visar även flera mindre områden med berg i dagen. Utmed den västra sidan av Österleden, samt Fagrabäcksrondellen finns isälvsediment.



Figur 16. Utdrag ur jordartskartan som visar området närmast Fagrabäcksrondellen.



Figur 17. Jordartskartan som visar en större del av landskapet.



Figur 18. Yngre skog och sly intill Biskopsgölen.

3.5 Visuella- och audiella samband

I de yttre och flackare områdena av naturreservatet är trafiken påtaglig. Vid områdena 3b och 3a (se figur 15, s. 18), är skogen som nämnts dessutom till stora delar glesare och består av yngre träd, företräddesvis björk. Detta skapar en genomsikt gentemot intilliggande vägar och ljudet från vägen är starkare än i de mer centrala delarna av utredningsområdet.

Befinner man sig i tallskogen närmast Fagrabäcksrondellen är trafikplatsen synbar mellan träden, terrängen sluttar ned mot vägarna och vegetationen saknar i stort sätt buskskikt.



Figur 19. Utblick från tallskogen i Naturreservatet närmast Fagrabäcksrondellen.

Inne i den mittersta delen av området med äldre tallskog är däremot siktlinjerna mycket begränsade då skogen är tät och högvuxen. Det många höjdpartierna närmast Fagrabäcksrondellen fungerar dessutom som avskärmning mot trafiken, både visuellt och ljudmässigt.

3.6 Nuvarande markanvändning

I utredningsområdet bedrivs en försiktig gallring enligt en särskild skötselplan för naturreservatet. Skötselplanen är uppdelad i olika delar beroende på vilken vegetationskaraktären är, se figur 15, s.18.

Enligt skötselplanen ska tallskogen (1) i utbredningsområdet gallras så att en tallskog med gamla, döende och döda träd i gles struktur skapas. I blandsumpskogen (2) ska fri utveckling råda och i område 3a ska den öppna vattenytan och sikten mot denna från öster bibehållas. I 3b ska sly röjas bort för att hålla marken öppen, sälj sparas.

4. Känslighet och potential för hela utredningsområdet

4.1 Potential

- Området har en hög potential att rymma en ny stadsentré där gestaltning av mötet mellan stad och land utformas på ett genomtänkt sätt.
- I samband med den nya trafikplatsen finns potential att göra naturreservatet och därmed tallskogen som sträcker sig norrut i ett stort område, mer tillgänglig från bland annat villaområdet Högstorp. I samband med detta kan även förtydligande av entréer och informationsplatser göras. Den speciella tallskogskaraktären kan även avspeglas i gestaltning av sidoområden och om möjligt sparas och lyftas fram i dessa ytor. Även om ny trafiklösning påverkar tallskogen, kan det visuellt vara en fördel att vägsträckning dras genom skogsmark som döljer vägen, än exempelvis ett öppet jordbrukslandskap.
- Befintliga höjdparter har potential att användas som naturliga bullervallar och visuellt skydd som minskar väganläggningens exponering i anslutning till Naturreservatet.
- Utmed sidoområdet som gränsar till naturreservatet finns partier med yngre slyskog som skulle kunna användas för nya påfartsramper/vägar. Även söder om Biskopsgölen finns ett område med yngre skog som bedöms som mindre känsligt och som skulle kunna vara lämpligt för ny vägsträckning. Områden som bedöms som mindre känsliga är 3b, området med gles vegetation söder om Biskopsgölen, samt sluttningarna ned mot Fagrabäcksrondellen. Även område 3c bedöms som mindre känsligt med yngre vegetation, även om detta område ligger längre bort från vägen.
- Stenbrottens uttryck med schaktsidor och huggna stenar och block kan om möjligt bevaras och eventuellt också tas upp symboliskt i framtida gestaltning.
- En eventuell omdragning av elljusspåret motsvarande den sträcka som går förlorad, kan medföra att andra intressanta delar av naturreservatet görs tillgängliga. Samma sak gäller för småstigarna.

4.2 Känslighet

- Området intill Fagrabäckskolan är känsligt för förändringar som buller och visuell påverkan. Även det angränsande villaområdet, Högstorp, ligger nära nuvarande väg och är känsligt för förändringar i samband med ny trafiklösning. Flervåningshusen utmed Österleden är redan i dag påverkade av buller, men den skyddande vegetationen mellan husen och Österleden har en avskärmande effekt för de lägre våningsplanen
- Idag upplevs de omgivande vägarna intill naturreservatet olika påtagligt, beroende av topografin och på var i utredningsområdet man befinner sig. Där det finns skyddande höjder i kombination med tät vegetation upplevs omgivande vägar inte lika starkt. Sådana områden finns i de centrala delarna av tallskogen (område 1). Närmast de omgivande vägarna, skyddas inte miljön av högre terräng och skogen är gles och saknar tätare buskskikt. Dessa delar bedöms därför som mindre känsliga och redan idag starkt påverkade av buller och omgivande vägars närvaro.

- I utredningsområdet utgör elljusspåret som är centralt för friluftslivet en värdefull del. Detta innefattar motionsslingor på 4,8 km, 2,2km, 3,1km och 2,4m. Elljusspår och stigen utmed Biskopsgölen sammanfaller också till stor del med de delar som är känsliga ur biologiskt perspektiv.
- De områden som har höga naturvärden/biologiska värden och är känsliga ur biologisk synvinkel är framförallt den äldre tallskogen, samt sumpskogen öster om Biskopsgölen med sina inslag av sällsynta arter och värdefulla vegetationskaraktärer.
- Område med rödlistad art i Fagrabäcksrondellen bedöms som känsligt.
- Det finns idag inga kända fornlämningar, eller andra kulturhistoriska värden som gör landskapet känsligt ur detta perspektiv i den del av naturreservatet/övriga delar som innefattas av utredningsområdet. Det går dock inte att utesluta att exempelvis röjningsrösen eller andra idag okända fornlämningar i Naturreservatet kan påträffas i samband med vägbygget. De små stenbrotten är inte klassade som fornlämningar men kulturhistoriskt intressanta inslag i landskapet som berättar om landskapets tidigare nyttjande.

4.3 Potentiella effekter – landskapskaraktär

- En ny trafiklösning bedöms påverka nuvarande landskapskaraktär i relativt hög grad då det sannolikt kommer att bli omfattande förändringar av vägsträckningar och cirkulation. Denna påverkan kan dock ge förutsättningar för ny gestaltning som svarar mot platsens viktiga roll som stadsport. Eventuell gångbro över vägen kan komma att påverka det visuella intrycket.
- Effekterna på den övergripande landskapskaraktären kan eventuellt innebära att vägen får en större skala och breddning/omgestaltning kan komma att påverka sidområden.
- Den del av naturreservatet som tas i anspråk för den nya trafikanläggningen kommer till stora delar att förlora sin nuvarande karaktär på grund av nya väglösningar. Även om den nya trafiklösningen anpassas till terrängen i så stor utsträckning som möjligt, kan bergskärningar inte uteslutas, detta behöver dock inte enbart ses som negativt, då bergskärningar kan ge skydd mot buller/visuell påverkan.

4.4 Potentiella effekter- känsliga områden

- Intelligande skola och bostäder kan komma att påverkas av buller och visuell störning.
- Bullret och visuell påverkan på flervåningshusen samt skolan kan eventuellt komma att öka.
- Delar av den äldre tallskogen i utredningsområdet kommer att försvinna eller påverkas ljudmässigt och visuellt av den nya trafiklösningen. Viktiga stråk för friluftslivet, liksom vägen in i reservatet under Österleden kommer att behöva dras om. Sumpskogen öster om Biskopsgölen kommer sannolikt att ligga utanför fysiskt påverkat område, men eventuellt ljudmässigt beröras av trafiklösningen.

5. Förslag till strategier

- Mötet mellan stad och land lyfts fram i kommande gestaltningsprogram och vikt läggs vid närmandet till staden och hur man vill att detta ska se ut. Det kan vara ett värde att göra cirkulationsplatsen mer öppen med ett tydligare tema och på sätt lyfta fram entréområdet och porten till staden via kontrastverkan.
- För att skydda den intilliggande bebyggelsen behålls vegetation intill Fagrabäckskolan samt, i så hög grad som möjligt, den vegetation som växer på höjdpartiet öster om cirkulationsplatsen. Skyddande vall vid Fagrabäckskolan bevaras.
- Gestaltning av cirkulationsplats och sidoområden behandlas i gestaltningsprogram och projektering. Detaljer bör ses över och skalan tas ned. Detta kan exempelvis röra belysning, markbeläggning och vegetation. Tema för stadssporten tas fram i samråd med kommunen och trafikverket. Placering av trafikskyltar och övrig skyltning planeras noga.
- Entrén till naturreservatet som leder fram till Vaistorpet har idag en otydlig skyltning som skulle kunna ersättas med tydligare informationsskylt.
- Siktlinjen mot kyrktornen från Väg 25 är ett viktigt landmärke för trafikanten och skulle kunna lyftas fram tydligare. Eventuell gång- och cykelbro över väg 25 från Högstorp till Fylleryds naturreservat skulle kunna bli ett viktigt landmärke.
- Det är viktigt att personer som vistas i naturreservatet i så hög utsträckning som möjligt skyddas från buller och visuell störning från den nya trafiklösningen. Om möjligt bör man i ny trafiklösning undvika dragning över höjdparter, och i stället ta stöd av dessa så att naturliga bullervallar skapas. Där vägdragningen måste ske i kuperade delar ställer detta höga krav på linjeföring i plan och profil samt utformning av slänter och sidoområden. De områden som är mindre känsliga och redan idag utsatta för störning bör i första hand väljas för ny trafiklösning.
- För trafikanternas del hindrar den täta skogen utblickar in i naturreservatet, men då hastigheten kommer att vara relativt hög för förbipasserande trafik kommer trafikanten troligtvis inte hinna uppfatta omgivande landskap särskilt noga under den korta sträckan förbi Naturreservatet. Det är av denna anledning viktigare att satsa på detaljutformning utmed områden som angränsar till Fagrabäcksrondellen där hastigheten är lägre.
- För gång- och cykelvägar in i naturreservatet behöver slänter och sidoområden gestaltas på ett sätt som dämpar buller och visuell störning, exempelvis via plantering/sparande av vegetation. Samtidigt bör ett alltför slutet sidoområde som upplevs otryggt undvikas. I anslutning till gång- och cykelvägarna kan en viktig del vara att arbeta med information och belysning, för orientering samt tydligare entrékänsla.
- Beroende av hur nära Biskopsgölen trafiklösningen kommer att hamna, kan detta område behöva särskilda åtgärder för att skyddas. Detta gäller framförallt den östra och norra sidan med sumpskog.
- Eventuell omdragning av elljusspår och stigar skall se i samråd med representanter för friluftslivet och kommunen för att komma fram till lämplig ny sträckning.



Trafikverket, Kungsgatan 8, 352 33 Växjö
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
www.trafikverket.se