

GESTALTNINGSPROGRAM

Väg 373 Svensbyn - Vitsand

Piteå kommun, Norrbottens län

Samrådshandling: 2017-11-01

Projektnummer: 150329



Dokumenttitel: Gestaltningsprogram Väg 373 Svensbyn - Vitsand

Författare: Maria Wipp och Helen Lundgren; ÅF infrastructure AB

Foto framsida: Maria Wipp

Dokumentdatum: 2017-11-01

Dokumenttyp: Rapport

Ärendenummer: TRV 2016/30850

Projektnummer: 150329

Publiceringsdatum:

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Gun-Mari Mårtensson

Uppdragsansvarig: Mats Nyberg

Innehåll

Sammanfattning	4
1. Inledning	5
1.1 Projektbeskrivning	5
1.2 Gestaltningssprogram i vägprojekt.....	5
1.3 Lagstöd för gestaltningen	6
2. Landskapsanalys.....	8
2.1 Landskapets huvuddrag	8
2.2 Karaktärsområden	10
2.3 Landskapselement	14

3. Gestaltning	15
3.1 Övergripande riktlinjer.....	15
3.2 Byggnadsverk	17
3.3 Sidoområden	17
3.4 Sidoanläggningar	18
3.5 Detaljer och utrustning	18
4. Drift och underhåll	20
5. Fortsatt arbete	20

Sammanfattning

Gestaltningssprogrammet är en del av vägplanen för väg 373 mellan Vitsand och Svensbyn. Dokumentet är ett viktigt underlag till vägplanen som ska föras vidare in i byggskedet. Syftet med gestaltningssprogrammet är att säkerhetsställa en hög arkitektonisk kvalitet genom hela projektet. Programmet tas fram parallellt och i samråd med övriga tekniker.

Syftet med projektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten mellan Vitsand och Svensbyn för samtliga trafikslag. För att uppfylla syftet med projektet genomför Trafikverket en satsning på en mötteseparerad 2+1 väg med mitträcke. En separerad gång- och cykelväg anläggs parallellt med vägen.

Två framträdande landskapskaraktärer har identifierats längs den aktuella sträckan av väg 373.

- Öppet svagt böljande odlingslandskap med ålderdomlig kulturhistoriskt värdefull bebyggelse samlad i höjdlägen.
- Varierat landskap med öppna landskapsrum omgärdat av skogsmark och spridd bebyggelse.

Utifrån landskapsanalysen har följande gestaltungs-mål tagits fram.

- Utgångspunkten för projektet är att det vackra och varierade landskapet ska tas tillvara i projektet.
- Trafikanterna ska ges en omväxlande miljö där utformningen underlättar möjligheten att orientera sig i området.
- Utblickar över öppna odlingslandskap och vatten ska bevaras eller förstärkas.
- Samtliga vägar ska vara väl förankrade i landskapet.

1. Inledning

1.1 Projektbeskrivning

Väg 373 sträcker sig från Piteå och västerut mot Arvidsjaur och utgör en viktig transportled från inland till kust. Sträckan mellan Vitsand och Svensbyn har en relativt god plan- och profilstandard. Vägbredden varierar mellan 6,5 meter och 13 meter, större delar av sträckan har smala vägrenar. ÅDT är 3357 varav 10 % utgörs av tung trafik. Delar av sträckan har bebyggelse nära vägen och det finns några skymda korsningar.

Avståndet mellan Svensbyn och Piteå centrum är så pass kort att cykelpendling är en attraktiv möjlighet men det saknas en gång- och cykelväg vilket medför att oskyddade trafikanter delar utrymme med fordonstrafiken på vägen, se bild 1.

Detta område ligger cirka 7 km väst om Piteå centrum. Den aktuella vägsträckan är cirka 5,8 km lång. Vägen är smal och med dagens utformning är trafiksäkerheten låg vilket gör att det finns risk för svåra olyckor.

Syftet med projekten är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för samtliga trafikslag från korsningen väg 373/550 väster om Svensbyn till korsningen väg 373/930 vid Vitsand, se figur



Bild 1. Vägsträckan har smala vägrenar och en relativt hög andel tung trafik vilket gör att den inte är lämplig för gående och cyklister. Foto: Maria Wipp

1. De huvudsakliga åtgärderna är att bygga om vägen till en mötesseparerad väg, en så kallad 2+1 väg, med mitträcke och med en högsta tillåtna hastighet 100 km/h samt anlägga en ny gång- och cykelväg separerad från väg 373 och en ny gång- och cykelbro över Svensbyån. Se figur 2 för typsektion.

Projektets mål är att bygga om nuvarande väg 373 till en mötesseparerad väg (2+1 väg) med mitträcke samt anlägga en separerad gång- och cykelväg längs sträckan. Detta förväntas öka trafiksäkerheten mellan Vitsand och Svensbyn, samt öka framkomligheten för samtliga förekommande trafikslag.

1.2 Gestaltningsprogram i vägprojekt

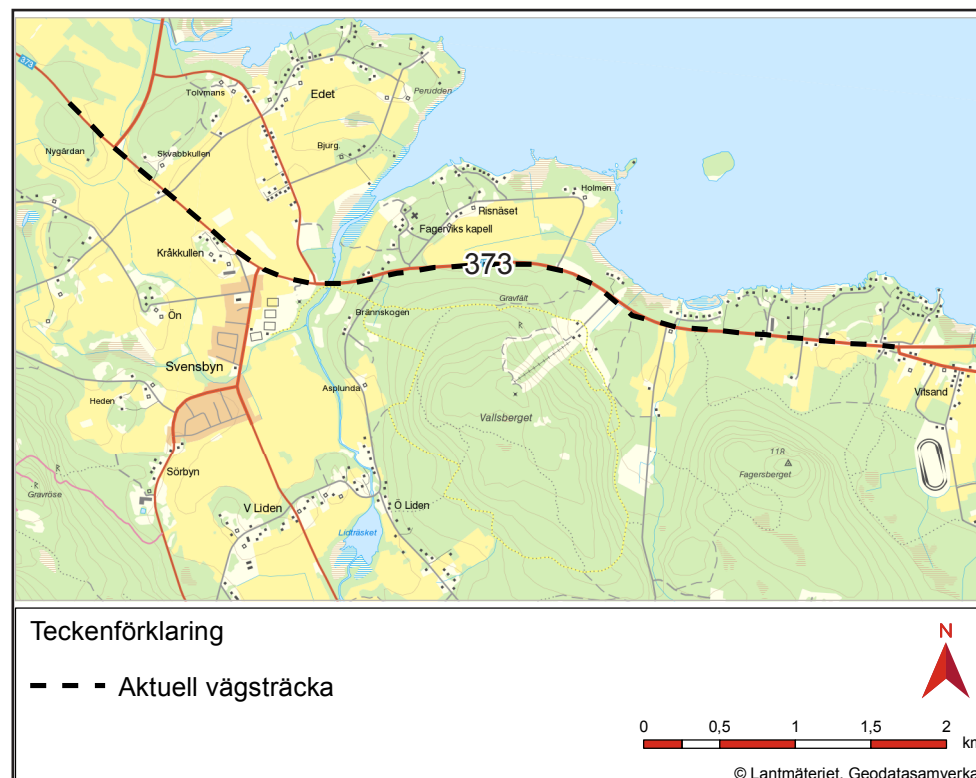
Trafikverket har som statligt verk ett uttalat ansvar för det offentliga rummets gestaltning. Infrastrukturanläggningar har en stor påverkan på omgivningen och måste gestaltas med omsorg. I Trafikverkets åtagande ingår åtgärder för att gynna tillgänglighet, stötta kollektivtrafikresande och bidra till att människor känner trygghet och trivsel där de vistas. God gestaltning av infrastruktur kan bidra till att skapa attraktiva och välfungerande miljöer.

Gestaltningssprogrammet behandlar projektets riktlinjer och ambitioner samt sammanfattar

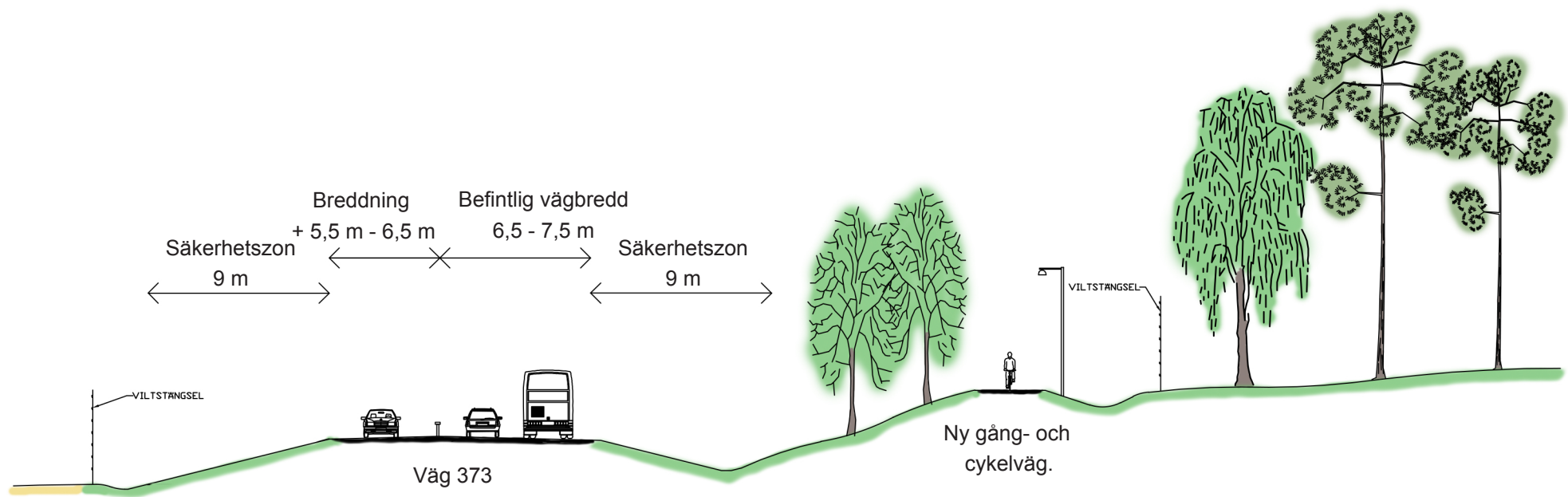
det gestaltungsarbete som genomförts under planskedet. I samband med att samrådsunderlag togs fram för sträckan upprättades gestaltungs-avsikter för projektet. Gestaltungsavsikterna ligger till grund för det fortsatta gestaltungs-arbetet. Där gestaltungsavsikterna svarar på frågan vad det är som ska uppnås i projektet ur gestaltungs-synpunkt, så svarar gestaltungs-programmet på hur detta ska genomföras på en övergripande nivå. Programmet är ett levande dokument som fördjupas och uppdateras under hela planläggningsprocessen, men har sin tyngdpunkt under det skede som benämns samråds-handling. Det ska innehålla motiveringar för valda ställningstaganden och lösningar, samt rekommendationer för fortsatt arbete.

1.3 Lagstöd för gestaltungsningen

Vid byggande eller drift av väg ska hänsyn tas till enskilda och allmänna intressen i enlighet med väglagen (1971:948). Tillbörlig hänsyn ska tas till miljöskydd, naturvård och kulturmiljö samt trafiksäkerhet. Dessutom ska en estetisk tilltalande utformning eftersträvas (lag 1998:803). Minsta intrång och olägenhet ska eftersträvas vid val av vägens läge och utformning. Vagens ändamål ska kunna uppnås utan oskälig kostnad. Vid byggande av väg ska hänsyn tas till stads- och landskapsbilden samt områdets natur- och kulturvärden.



Figur 1. Översiktskarta över den aktuella vägstran mellan Svensbyn och Vitsand.



Figur 2. Typsektion för breddning av väg 373 samt ny gång- och cykelväg.

2. Landskapsanalys

Väg 373 sträcker sig från Piteå och västerut mot Arvidsjaur, längs Svensbyfjärdens södra strand. Vägen passerar över Svensbyåns dalgång och följer sedan gränsen mellan skog och jordbruksmark mellan Svensbyfjärden och de två bergen Vallsberget och Fagerberget.

2.1 Landskapets huvuddrag

Området ligger inom den naturgeografiska regionen Norra Bottenvikens kustslätt som karakteriseras av älvdalar omgivna av slätter och vågig terräng med låga kullar och goda odlingsförhållanden. Vägsträckan ligger under högsta kustlinjen och påverkas starkt av landhöjningen som i området är ca 1 m på 100 år. Stora arealer jordbruksmark har genom tiderna vunnits genom landhöjningen. Berggrunden i området är tydligt orienterad i nordväst – sydöstlig riktning och är densamma som inlandsisens riktning när den drog sig tillbaka.

Bebyggelsen består av ensamgårdar belägna högt i terrängen, se bild 2. De ligger på rad likt ett pärlband utmed älvdalarnas och de mindre vattendragens stora avsatser eller terrassbildningar. Husen ger ett bylikt utseende. Mellan älvdalarna breder skogen ut sig och där saknas



Bild 2. Bebyggelsen är traditionellt belägen på höjder i landskapet nära intill odlingsmarken. Området avgränsas av skogsklädda berg. Här syns Vallsberget och gårdsbebyggelsen vid Kråkkullen. Foto: Maria Wipp

i princip bebyggelse. Större delen av området utgörs av glesbygd. Skogen domineras av barrträd och innehåller många myrmarker.

Kulturlandskapet

Platsen har varit bebodd och besökt av människor sedan långt tillbaka i tiden. Gravar och boplatsslämningar vittnar om de jakt- och fångstfolk som uppehöll sig kring den djupa havsvik som en gång i tiden skar in i landskapet. På Vallsberget och Högberget finns forntida gravrösen. Landhöjningen har sedan dess gjort att vatten har sjunkit tillbaka till att bilda Svensbyfjär-

den. De första skriftliga källorna som omnämner en bofast jordbrukande befolkning är från tidigt 1500-tal. Boskapsskötsel och skogen har varit en inkomstkälla sedan medeltiden. Tjära var under 1600-talet en av Sveriges största exportvaror och mängder av tjära skeppades ut från hamnen i Piteå.

Ålderdomliga jordbruksinslag finns bitvis bevarat, t.ex. lador och åkerholmar. Merparten av dagens åkermark var fram till 1900-talet inhägnade slätterängar. Endast en liten del av inäggarna bestod av åker som odlades. Under 1900-talet övergick slätterängarna till åkrar för sädes- och

vallodling. Markerna dikades ut för att säkra tillgången på höfoder till djuren. Idag är det i första hand de senast upptagna markerna som lämnas att växa igen. Men igenväxning sker även på åkerholmar, i diken och utmed vägkanter. I flera av byarna i Infjärden finns äldre bruks- och byavägar bevarade. De är smala vägar som slingrar sig fram tätt mellan bebyggelsen. Vägarna är en del i kulturlandskapet och bidrar till den genuina bymiljön. Trots alla de förändringar som denna bygd genomgått under århundradena är detta fortfarande en rik jordbruksbygd där många av de äldsta dragen i byarnas strukturer och odlingsmarker finns kvar.

Naturlandskapet

Inom området finns en mängd stora gårdar med mangårdsbyggnader och ekonomibyggnader omgärdade av ett öppet odlingslandskap. De öppna fälten bryts av ett stort antal lador, öppna diken, lövträds- och lövslybårdar. Under vår och höst utgör fälten troligen goda rastplatser för fåglar (svanar, änder, gäss mm), se bild 3. Svensbyån öster om Svensbyn omges av frodig vegetation och ung lövskog. Vattnet är lugnflytande och ån är ca 5 – 10 m bred. Skogen är barrdominerad och tydligt påverkad av modernt skogsbruk med litet inslag av död ved och få eller inga äldre träd. Kring gårdsmiljöerna finns inslag av äldre, värdefulla lövträd. Djur som är vanligast förekom-



Bild 3. Det öppna odlingslandskapet med lador, öppna diken samt lövträds- och lövslybårdar utgör troligen goda rastplatser för fåglar. Bilden är tagen norrut från Kråkkullen. Foto: Maria Wipp

mande i området är bland andra älg, ren, björn, räv, skogshare och ekorre. Mindre synbara djur är mård, varg, lo och järv.

Vägen utgör en spridningsbarriär för många organismer knutna till de öppna odlingsmarkerna, t.ex. markskalbaggar, snäckor, vissa kärlväxter etc. Även för smådäggdjur, som kan vara viktiga fröspridare, liksom grod- och kräldjur är barriären kraftig. Viktiga passageställena för såväl vatten- som landlevande djur är bland annat de vattendrag som vägen passerar. En breddning av vägen samt mitträcke försvårar avsevärt för mindre däggdjur såsom räv och hare.



Bild 4. Landskapskaraktären domineras av odlingsmarker med äldre gårdsbebyggelse i höjdlägen. På bilden syns gårdsbebyggelsen vid Kråkkullen. Foto: Maria Wipp

2.2 Karaktärsområden

Öppet svagt böljande odlingslandskap med ålderdomlig kulturhistoriskt värdefull bebyggelse samlad i höjdlägen

Det flacka svagt böljande landskapet kring Svensbyn i väster domineras av öppna odlingsmarker och äldre gårdsbebyggelse. På avstånd syns de skogsklädda bergen i öster. Jordbrukslandskapet kring Rognäs och Svensbyn har höga värden för landskapsbilden och är av riksintresse för kulturmiljövård. Bebyggelsestrukturen i Svensbyn präglas av Norrbottensgårdarna och det omkringliggande öppna odlingslandskapet. Gårdarna ligger på höjder som Kråkkullen, Ön,

Heden och Liden, se bild 4. Gårdsplatserna har lång historisk kontinuitet och många av dem har varit bebyggda sedan byns etablering på medeltiden. De vittnar om att området kring Infjärden varit bebott av människor åtminstone sedan bronsåldern. Byn har stora åkerarealer och den moderna bebyggelsen är koncentrerad till marker som historiskt sett varit obrukade och endast delvis bebyggda. De flesta åkrar som brukas idag har en historisk kontinuitet som ängs- och åkermark under hundratals år. Intill Svensbyån ligger en informations- och rastplats. Området kring Risnäset karakteriseras av det flacka öppna odlingslandskapet med bebyggelsen placerad i den norra kanten i gränsen mot



Bild 5. Ängslador ger karaktär till landskapsbilden. Foto: Maria Wipp

skogen. Området kännetecknas av ängslador som ligger utspridda på rad längs ett dike genom odlingsmarken, se bild 5.

Nyckelkaraktärer

- Flackt, svagt böljande landskap
- Ängslador i odlingslandskapet
- Äldre bebyggelse i höjdlägen med lång kontinuitet
- Öppet variationsrikt odlingslandskap med stor mängd småbiotoper



Bild 6. Landskapskaraktären domineras av skogsmarker med inslag av mindre öppna marker. Höga berg utgör en tydlig fond i bakgrunden. Foto: Maria Wipp

Varierat landskap med öppna landskapsrum omgärdat av skogsmark och spridd bebyggelse

Det aktuella området ligger i sluttningen ner mot Svensbyfjärden med de två bergen Fagersberget och Valleberget som blickfång i söder. Området har varit mindre gynnsamt för odling än området kring Svensbyn. Äldre spår och gårdsmiljöer förekommer mycket sparsamt. Omgivningarna domineras av barrdominerad blandskog som i öster öppnar upp sig i ett väl avgränsat odlingslandskap se bild 6. Enstaka hus finns längs vägen samt ett par industrianläggningar. Ner mot Svensbyfjärden ligger villor i strandnära lägen.

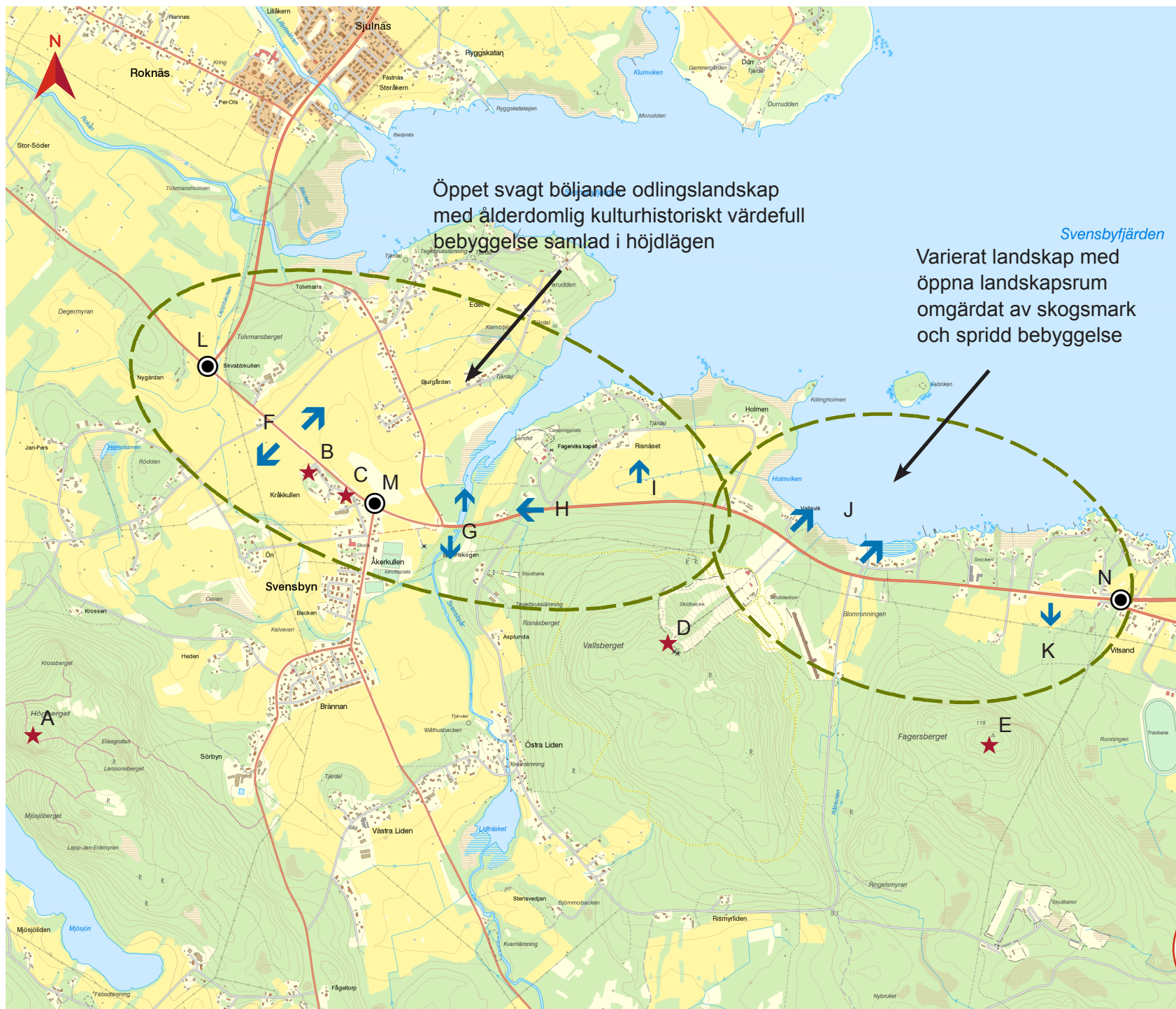
Mellan vägen och fjärden finns gles skog eller hyggen. Resenären får flera utblickar mot fjärden längs med vägsträckan, se bild 7. Inom området ligger även vintersportanläggningen Lindbäcksstadion med elljusspår och skidbackar.

Nyckelkaraktärer

- Svagt böljande skogsdominerat landskap med berg i bakgrunden
- Utblickar över Svensbyfjärden
- Enstaka spridd bebyggelse utan längre historisk kontinuitet



Bild 7. Utblickar över Svensbyfjärden skapar variation och förankrar besökaren på platsen.. Foto: Maria Wipp



LANDSKAPSANALYS

Väg 373

Datum: 2017-04-06

Skala (A4): 1:30 000

0 0,5 1 1,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- ★ Landmärke
- ➡ Siktlinje_NO
- Knutpunkt
- ⬢ Landskapskaraktärer



Bild 8. Den röda gårdbyggnaden vid Kråkkullen utgör ett landmärke. Foto: Maria Wipp



Bild 9 Rundlogen vid Kråkkullen utgör ett landmärke. Foto: Maria Wipp



Bild 10. Långa siktlinjer mot Högberget längs med väg 373. Foto: Maria Wipp



Bild 11. Utblick över Svensbyfjärden. Foto: Maria Wipp



Bild 12. Lindbäcksstadion är ett landmärke. Foto: Maria Wipp



Bild 13. Utblick över Svensbyfjärden. Foto: Maria Wipp

2.3 Landskapselement

Landmärken

- A) Högberget
- B) Röd gårdsbyggnad vid Kråkkullen (bild 8)
- C) Rundloge vid Kråkkullen (bild 9)
- D) Vallsberget (bild 12)
- E) Fagersberget

Siktlinjer och utblickar

- F) Långa utblickar över odlingsmarker i närheten av Svensbyn
- G) Utblickar längs med Svensbyån
- H) Långa siktlinjer längs med väg 373 mot Högberget (bild 10)
- I) Utblickar över odlingsmarker i närheten av Risnäset
- J) Korta utblickar över Svensbyfjärden (bild 11 och 13)
- K) Utblickar över odlingsmarker mot Fagersberget

Knutpunkter

- L) Korsningen mellan väg 373 och väg 550 mot Röknäs och Böle
- M) Korsningen mellan väg 373 och väg 501 mot Hemmingsmark
- N) Korsningen mellan väg 373 och väg 930 mot Vitsand

3. Gestaltning

3.1 Övergripande riktlinjer

Landskapet vid den aktuella vägsträckan är varierat med öppna odlingsmarker och slutna skogsmarker kombinerat med glest utspridd bebyggelse. Utgångspunkten för projektet är att det vackra och varierade landskapet ska tas tillvara i projektet. Trafikanterna ska ges en omväxlande miljö där utformningen underlättar möjligheten att orientera sig i området. Utblickar över öppna odlingslandskap och vatten ska bevaras eller förstärkas. Samtliga vägar ska vara väl förankrade i landskapet.

Ombyggnad av väg 373

När väg 373 byggs om till 2+1 med mitträcke medför det en breddning av vägrummet vilket ökar vägens visuella och fysiska barriäreffekt. För att minska vägens visuella påverkan på landskapet ska vegetation sparas så långt det är möjligt utanför vägens säkerhetszon. Ny utrustning ska vara diskret, enhetligt och placeras med hänsyn till landskapsbilden. Den fysiska barriäreffekten mildras genom möjligheter till passage på flera platser längs med sträckan.

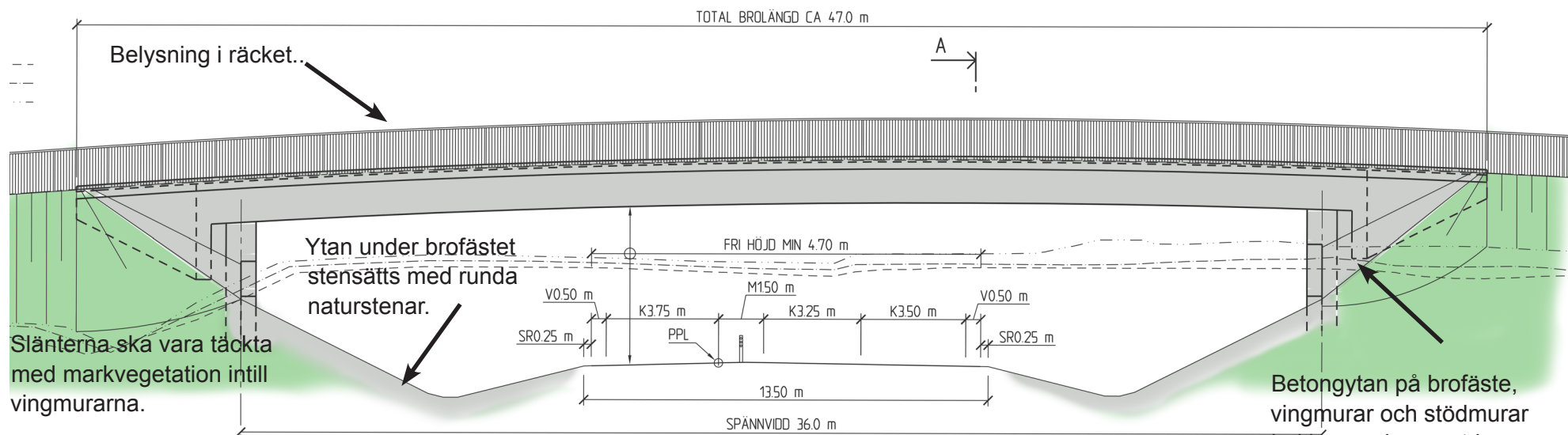
Intrång och fragmentering av omgivande odlings- och skogsmarker ska minimeras. Om odlingsmarker blir obrukbara växer de lätt igen med sly vilket försämrar upplevelsen av landskapet för både trafikanten och de boende. Bönders och skogsbrukares tillgång till sin marker ska säkerställas genom ersättningsvägar och säkra passager över väg 373.

Ny gång- och cykelväg

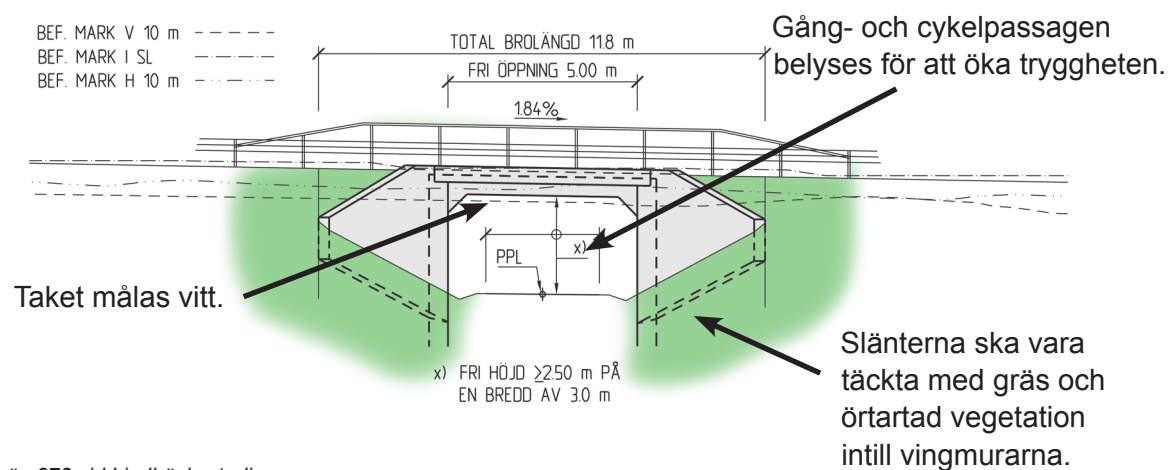
Den nya gång- och cykelvägen ska följa naturliga höjder i terrängen. Ett mål för utformningen är att det ska upplevas som att gång- och cykelvägen alltid har funnits i landskapet, se bild 14. Terrängen är relativt flack längs med den aktuella vägsträckan men även mindre anpassningar kan bidra till en bättre upplevelse för gående och cyklister. Ett avstånd mellan gång- och cykelvägen och väg 373 är trevligare och säkrare för de oskyddade trafikanterna än en placering direkt intill vägen. Avståndet gör det lättare att anpassa gång- och cykelvägen till landskapets former. En mindre skogsridda kan etableras på några platser vilket avskärmar de oskyddade trafikanterna ifrån vägen och skapar variation. Befintliga utblickar över odlingslandskap, vattendrag och Svensbyfjärden förankrar besökaren vid platsen och ska inte skymmas av vegetation.



Bild 14. Exempel på en gång- och cykelväg som anpassats väl till landskapet.



Figur 3. Gång- och cykelbro över väg 373 vid Risnåset.



Figur 4. Gång- och cykelpassage under väg 373 vid Lindbäcksstadion.

3.2 Byggnadsverk

En gång- och cykelbro anläggs vid Risnäset över väg 373, se figur 3. Stödmurarna intill brofästet ska vara av betong. Brofäste, vingmurar och stödmurar av betong bekläs med en matris efterliknande natursten. Målet är att skapa en yta som påminner om traditionella murar vilket samspekar väl med det närliggande kulturlandskapet. Slänterna täcks med vegetation omkring brofäste, vingmurar och stödmurar. Ytan under bron stensätts med runda naturstenar.

En gång- och cykelpassage anläggs vid Lindbäcksstadion under väg 373, se figur 4. Taket målas i vitt för att ge ett ljusare miljö för de som färdas i passagen. Slänterna intill vingmurarna täcks med markvegetation. Det ska röjas omkring öppningen till passagen så att den inte blir skymd av vegetation.

3.3 Sidoområden

Utgångspunkten är att sidoområdet ska ansluta till befintlig terräng så att det med tiden inte går att urskilja en tydlig gräns mellan nyanlagd och befintlig mark.

Slanter

Ett mjukt, följsamt och odramatiskt möte mellan vägslänt och terräng utförs vid samtliga slanter längs den aktuella vägsträckan. En mjukare, mer inbjudande form i mötet med ett nytt markslag uppnås genom att avsluta så att bredden på skärningsslänten är konstant, inte lutningen. Släntkrön avrundas. Överskotts- och avbaningsmassor används aktivt för att jämna ut slanter. I odlingslandskapet görs bankar så låga som möjligt med mjuka, rundade övergångar till angränsande mark.

Vägtrummor skärs i linje med slänten eftersom det ger en bättre landskapsanpassning och förbättrar trafiksäkerheten. Raka trummandar får användas om det finns en stor risk för igensättning samtidigt som det inte finns risk för påkörning.

Jordmån och markvegetation

Samtliga slanter utformas så att vegetation kan återetableras.

Vid skogsmark och bostadsbebyggelse täcks slänterna med avbaningsmassor/krossad markförna för att etablera en för platsen naturlig markvegetation. Avbaningsmassorna ska endast återföras inom samma vegetationstyp och får inte blandas

med varandra. Om avbaningsmassorna inte räcker används en jordmån, lik den befintliga och jorden sås med en gräsfröblandning.

I odlingslandskapet används en jordmån som liknar den befintliga på slänterna. Slanter sås med en gräsfröblandning. Avbaningsmassor återförs inte till jordbruksmark för att förhindra uppslag av ogräs.

Beroende på växlighetens kvalitet kan avbaningsmassor återföras till områden med olika verksamheter. Om växtligheten inte är önskvärd att bevara, d.v.s. innehåller mycket ogräs, kan en jordmån lik den befintliga påföras slänterna för att sedan sås med en gräsfröblandning.

Tjockleken på de påförda massorna ska vara minst 10 cm. Samtliga gräsfröblandningar ska vara väl anpassade till ståndorten. Innerslänten och nederdelen av ytterslänten sås med en gräsfröblandning i samtliga landskapstyper.

Ytan mellan väg 373 och gång- och cykelvägen etableras med vegetation. Där det finns ett större avstånd mellan vägarna kan träd och buskar få växa upp som en mindre avgränsning. Ytorna inuti korsningar etableras med låg markvegetation. Större ytor inom vägområdet täcks med låg markvegetation eller träd och buskar beroende

på markslag och ytans storlek. Överblivna vägdelar tas bort utmed sträckan. Markerna etableras med vegetationen på samma sätt som slänterna vid respektive markslag.

Befintlig vegetation och plantering

Den befintliga vegetationen sparas utanför säkerhetszonen. Vegetation sparas så långt det är möjligt intill Svensbyån eftersom dess skuggande effekt är gynnsam för naturmiljö och skapar en lummig karaktär för gående och cyklister.

Vägområdet ska vara väl överblickbart så att det är möjligt för trafikanter att upptäcka vilt och att djuren själva får uppsikt över vägen. Detta görs genom att hålla hela sidoområdet närmast vägen fritt från skymmande vegetation i form av sly- och buskvegetation.

Ytor för tillfällig nyttjanderätt återställs efter avslutade arbeten.

3.4 Sidoanläggningar

Bullerskydd

Bullerskyddsplank föreslås vid flera fastigheter vid den aktuella vägsträckan i syfte att uppnå en god bullernivå för de boende. Planken ska vara anpassade till landsbygdens och det historiska landskapets karaktär. Röda träplank föreslås eftersom det samstämmer väl med den befintliga bebyggelsen. Eventuella nivåskillnader tas upp genom trappning.

Bullerskyddsvallar anläggs på delar av sträckan för att förstärka bullerskyddet. Vallarna ska ha avrundad släntfot och släntkrön. Vid odlingslandskap ska bullerskyddsvallar vara jämna och utformas med en distinkt form. Vid skogslandskap ska vallarna vara mer ojämn så att de samstämmer med skogens karaktär.

Busshållplatser

Utrustningen vid busshållplatser ska vara enhetlig, synlig och trygghetsanpassad. Material, utformning och färgsättning ska anpassas till omgivningens karaktär.

3.5 Detaljer och utrustning

För att förstärka helheten ska all belysning, räcken och annan utrustning vara av samma typ längs hela sträckan och anpassas efter utrustning på den ombyggda delen väg 373 Vitsand - E4.

Belysning

Den aktuella vägsträckan klassas som landsbygd och belyses inte. Enligt VGU så ska vägen belysas om den har ett högre ÅDT än 20 000 fordon. Aktuell vägsträcka har ett ÅDT på mellan 2000-4000 fordon och uppfyller inga särskilda krav för belysning. Korsningar med C-typ belyses. Tre busshållplatser föreslås belysas av vägbelysningen i samband med C-korsningarna. Gång- och cykelvägen ska belysas för att göra den tillgänglig året och dygnet runt. Stolparna ska underordnas landskapet med ett enkelt formspråk. Gång- och cykelpassagen vid Lindbäcksstadion föreslås få bländfri belysning riktad upp i taket för att förbättra trygghetskänslan. Gång- och cykelbron vid Risnäset föreslås belysas med hjälp av belysning i räcket.

Vägräcken

Räcken ska harmonisera med föregående sträcka. Balkräcken är att föredra ur driftsynpunkt eftersom de håller för flera påkörningar och är lättare att byta ut än vajerräcken.

Vägräcken ska sättas jämnt och får inte variera i höjd- och sidled så mycket att det skapar ett oroligt intryck. Antalet räkestyper ska minimeras för att få en enhetlig vägmiljö. Räkestyp bör väljas med avsikt att göra ett så litet visuellt intrång som möjligt.

För att behålla sikten över öppna marker och vatten ska sidoräcken undvikas där det är möjligt att istället anpassa slänterna. Vid odlingslandskapet är det extra viktigt att undvika sidoräcken för att bevara sikten över de öppna markerna.

Vägmärken

Informationsskyltning ska ges en medveten placering i landskapet. Vägmärken bör sättas med stöd ifrån vegetation, exempelvis trädgångar eller skogsmark. Stora vägmärken ska undvikas vid öppna marker och där de riskerar att skymma sikten för de boende. Stora skyltar ska undvikas på krön och i innerkurvor. Portaler ska inte sättas upp längs den aktuella vägsträckan eftersom det samstämmer dåligt med landsbyg-

dens karaktär. Antalet vägmärken ska reduceras och flera märken bör samlas till en helhet.

Viltstängsel

För att förbättra trafiksäkerheten ska viltstängsel sättas upp längs sträckan. Stängslet ska anpassas mjukt till omgivningen. En jämn linjeföring ska eftersträvas både horisontellt och vertikalt. Skarpa och knyckiga rörelser ska undvikas eftersom de bryter mot vägens svepande linjer och skapar ett oroligt intryck. Stängslet måste inte alltid stämma överens fullt ut med slänten utan kan få en egen sträckning.

Där det finns vackra utblickar över vatten placeras viltstängslet i släntfot. Intill brukad mark placeras viltstängsel nära intill vägen vilket innebär att de kan hamna inom säkerhetszonen. Ett viltstängsel i stål föreslås längs den aktuella vägsträckan eftersom det måste vara eftergivligt inom säkerhetszonen. Viltstängsel placeras på baksidan av bullerskyddsvallar för att förhindra att stängslet accentuera vallen ytterligare.

4. Drift och underhåll

För att underlätta drift och underhåll ska material och utrustning väljas med en helhetssyn på hela den aktuella vägsträckan och anpassas efter utrustningen på den ombyggda delen av väg 373 mellan Vitsand och väg E4. Naturligt förekommande växtmaterial ska användas vid planteringar eftersom de är lättare att sköta och ersätta vid behov.

Ett gestaltningsmål är att samtliga slänter ska vara vegetationsklädda. En skötselplan ska upprättas av entreprenören för att säkerhetsställa en god kvalitet i alla vegetationsytor. Skötselplanen ska redovisa hur vegetationsytorna ska hanteras under och efter etableringsfasen för att säkerhetsställa en god etablering, tillväxt och standard.

Skötselplanen ska redovisa var, när och hur rökning ska utföras för att förhindra igenväxning.

5. Fortsatt arbete

Följande punkter utgör rekommendationer inför det fortsatta arbetet.

- Viktiga gestaltningsaspekter tas upp i en miljöchecklista.
- En skötselplan för anläggningen ska upprättas i samarbete med landskapsarkitekt och geotekniker.
- Besiktningsman för utemiljö ska delta vid besiktningen av trafikanläggningen.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se