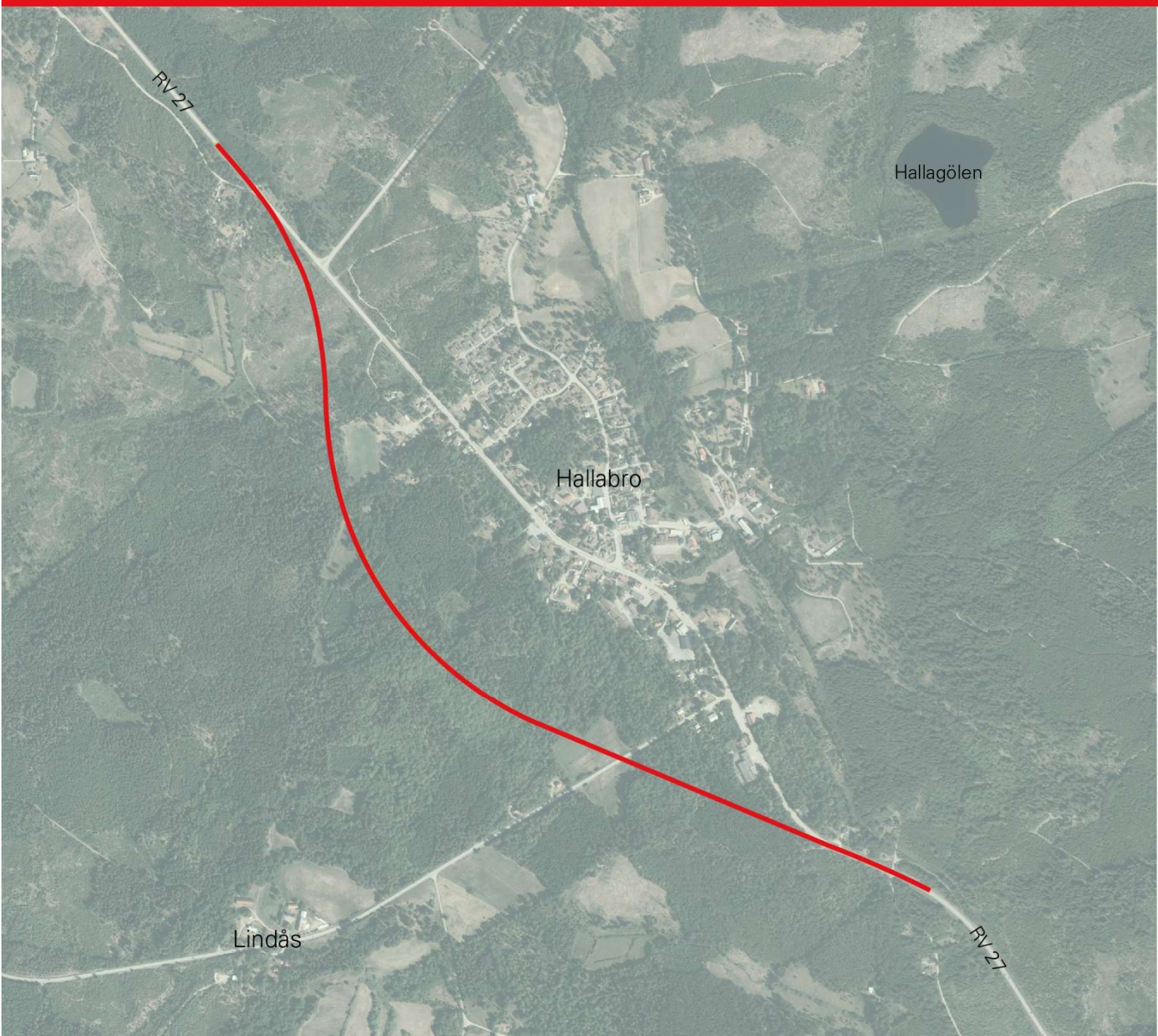


Väg 27 Karlskrona-Växjö, delen förbi Hallabro

Ronneby kommun, Blekinge län

Gestaltningprogram, 2021-04-24



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 55191 Jönköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 27 Karlskrona – Växjö, delen förbi Hallabro, Gestaltningsprogram

Författare: Sigma Civil AB

Dokumentdatum: 2021-04-24

Ärendenummer: TRV 2020/52458

Objektsnummer: VSY1869

Uppdragsnummer: 168090

Version: 1.0

Kontaktperson: Magnus Graad

Innehåll

1 Inledning.....	4
1.1. Bakgrund och förutsättningar	4
1.2. Syfte och mål	5
1.3. Länshänvisningar	5
2 Landskapsanalys	5
2.1. Övergripande analys	5
2.2. Slutsats analys	7
3 Gestaltungsavsikter	8
4 Gestaltungsförslag.....	8
5 Gestaltungsprinciper	8
5.1. Slänter	8
5.2. Skärning.....	9
5.3. Diken.....	9
5.4. Vägportar och faunapassager	9
5.5. Faunastängsel	10
5.6. Bullerskydd	11
5.7. Vegetation	12
5.8. Skyltning.....	12
5.9. Vägutrustning	12
5.10. Hantering av överskottsmassor	13
6 Drift och underhåll	13
7 Rekommendationer för fortsatt arbete	13
8 Referenser	14

1 Inledning

1.1. Bakgrund och förutsättningar

Detta gestaltungsprogram utgör en del av samrådshandling för vägplan avseende byggnation av ny sträckning Väg 27 Karlskrona – Växjö delen förbi Hallabro. Idag går mycket trafik genom Hallabro samhälle varav en betydande del utgörs av lastbilstrafik och förbipasserande pendeltrafik. Med denna nya sträckning strax väster om samhället, ska trafiksäkerhet och framkomlighet längs väg 27 förbättras likaså boendemiljön i Hallabro och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Landskapet kring Hallabro utgörs av ett mosaiklandskap, som lokalt i den planerade vägdragningen domineras av skogsmark med inslag av öppna vallodlingar och granplanteringar. Området är bitvis mycket blockigt och kuperat med inslag av stora flyttblock. Det finns även en del stigsystem som korsar planerad vägdragning från Hallabro väster ut mot Belganet och storskogen. Längs sträckan för den planerade vägdragningen återfinns lokala lågpunkter med naturliga vattendrag.



Bild 1. Skogsmark med inslag av flyttblock.

Bild 3. Granbestånd.



Bild 2. Ädellövskog i backigt landskap.

Bild 4. Öppen mark med vallodling.



Inom vägplansområdet finns en del kulturhistoriska lämningar och spår efter hur marken och landskapet tidigare brukats. Bland annat finns spår efter stengärsgårdar och torpbebyggelse i form av husgrunder inom karaktärsområde 4 och 6 (se indelning av karaktärsområden på nästa sida). I karaktärsområde 8 finns delvis bevarade rester av den gamla landsvägen med kringutrustning. Den gamla landsvägen som passerade Hallabro och som gick mellan inre Småland och Blekinges sydkust, har varit en betydelsefull transport- och handelsväg och finns markerad på kartor från 1600-talet. I karaktärsområde 6 finns en idrottsanläggning från 1947 med tillhörande välbevarade kringbyggnader såsom biljettkiosk, träbänkar och omklädningsbås som är tidstypiskt målade i rött. Idrottsplatsen används flitigt än idag av lokalborna i Hallabro.

1.2. Syfte och mål

Ett gestaltungsprogram tas fram i syfte att verka för god vägarkitektur. Gestaltungsprogrammet bidrar till att skapa en gestaltungsmissig helhet och samsyn inom projektgruppen på övergripande gestaltungsfrågor och hur projektet skall komma att se ut. Gestaltungsprogrammets sammanfattar det gestaltungsarbete som fortlöpt under planprocessen samt motiverar valda ställningstagande och lösningar gällande gestaltungsningen.

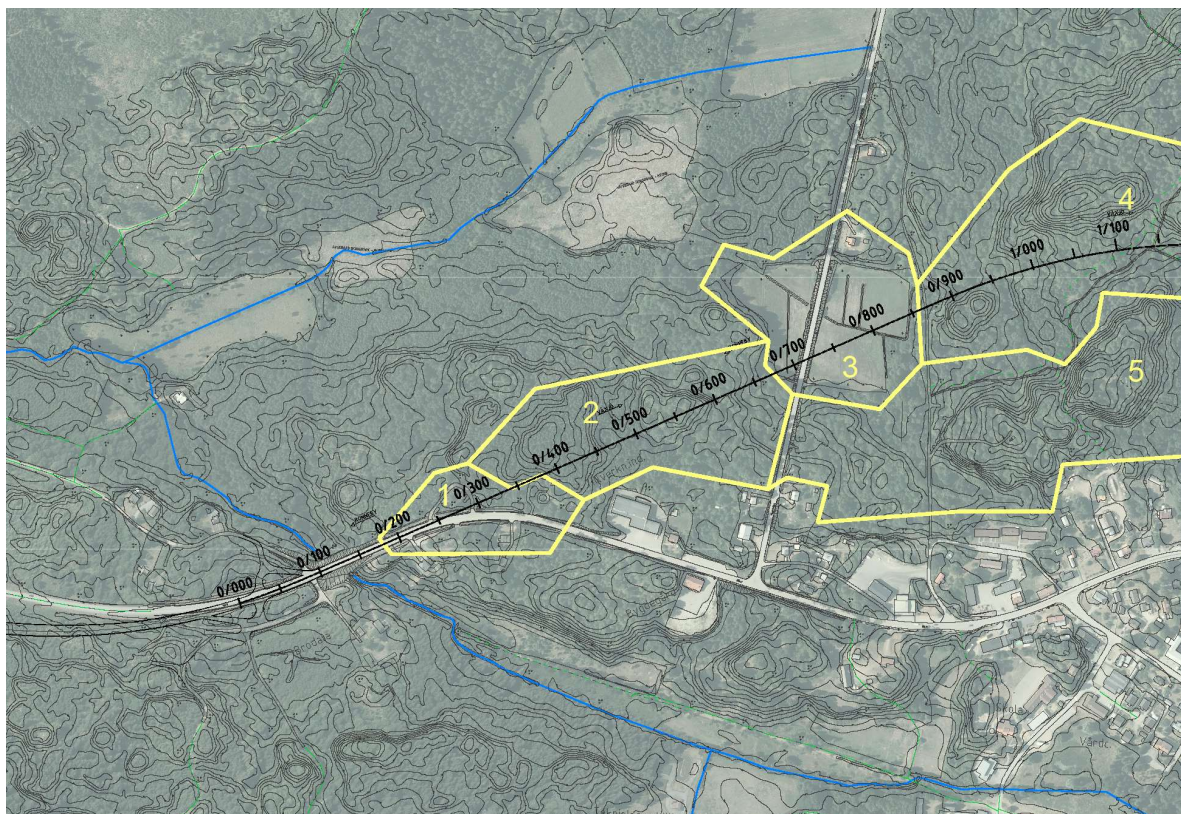
1.3. Lëshänvisningar

I gestaltungsarbetet behöver olika intressen vägas in för att verka för god vägarkitektur. För att identifiera dessa intressen har analyser och inventeringar tagits fram för arbetsområdet. Se landskapsanalys, kulturarvsanalys, naturvärdesinventering samt miljökonsekvensbeskrivning för Väg 27 Karlskrona- Växjö delen förbi Hallabro.

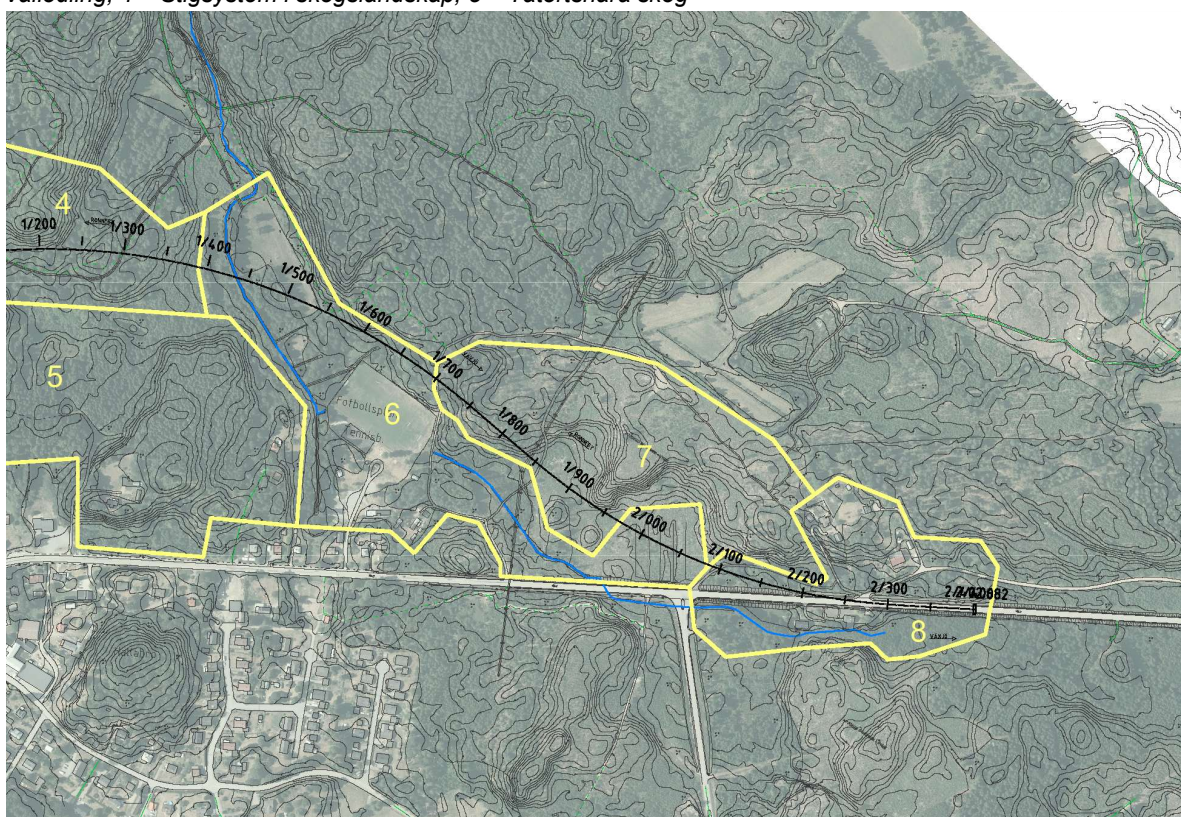
2 Landskapsanalys

2.1. Övergripande analys

Området har delats in i 8 mindre karaktärsområden vars olika karaktärer till största del beror på topografi, geologi, vegetation och vattenförhållanden.



Figur 1. Karaktärsområde 1 – Brynvegetation, 2 – Backigt skogslandskap, 3 – Öppen mark med vallodling, 4 – Stigsystem i skogslandskap, 5 – Tätortsnära skog



Figur 2. Karaktärsområde 4 – Stigsystem i skogslandskap, 5 – Tätortsnära skog, 6 – Vattendrag i lokal lågpunkt, 7 – Återplanterat kalhygge och 8 – Bebyggelsestruktur utmed gamla landsvägen

2.2. Slutsats analys

De olika karaktärsområdena bedöms vara olika känsliga. Karaktärsområde 3 – *Öppen mark med vallodling* bedöms som känsligast eftersom vägen bedöms få en stor visuell påverkan i karaktärsområdet samt riskerar att ändra funktionen, vallodling, i delar av området.

Karaktärsområde 4 – *Stigsystem i skogslandskap* samt karaktärsområde 5 – *Tätortsnära skog* bedöms känsliga eftersom det finns ett stigsystem i dessa områden som går mellan Hallabro och storskogen i väster. Dessa stigsystem behöver ges möjlighet till passager på strategiskt väl utvalda punkter då den nya väg 27 kommer att skära av det befintliga stigsystemet.

Karaktärsområde 6 – *Vattendrag i lokal lågpunkt* bedöms känsligt då den nya vägdragningen riskerar att ändra vattnets naturliga rörelse i landskapet och på så vis skapa vattenansamlingar med stående vatten väster om den nya väg 27 i norr. Det undviks med genomföringar på strategiskt utvalda punkter under vägbanken.

I karaktärsområde 7 – *Återplanterat kalhygge* riskerar vägen att inledningsvis få en stor visuell påverkan tills den återplanterade skogen har växt upp. Vägdragningen kommer även kräva skärningar i det befintliga landskapet som kan bli en utmaning att få till på ett sätt som efterliknar naturlig terräng.

I Karaktärsområde 8 – *Bebyggelsestruktur ut med gamla landsvägen* finns lämningar från den gamla landsvägen samt tillhörande kringutrustning såsom en milsten och en stenbro. Då den nya väg 27 riskerar att förstöra delar av den gamla vägbanken samt hindra framkomligheten på den gamla landsvägen bedöms detta karaktärsområde som känsligt.

Potentialen i projektet är att vackra skogsmiljöer görs visuellt tillgängliga för fler människor. Det kuperade landskapet med uppvuxen skog kan dessutom skapa unika och omslutande väggrum. På vissa delar av den skogsklädda sträckan kan tillkommande nya bryn och vägrenar öka artrikedomen.

3 Gestaltningssavsikter

Vägen med dess skärningar och bankar ska smälta in i landskapet på ett så bra sätt som möjligt. Ytvatten ska röra sig mot befintliga lågpunkter. Friluftslivet ska fortsatt kunna passera till storskogen i väster. De olika karaktärsområdenas skillnader ska tydliggöras genom att man behåller och visar upp miljöerna med sina objekt. Befintliga verksamheter ska påverkas så lite som möjligt visuellt och ljudmässigt.

4 Gestaltningssförslag

Vägen med dess skärningar och bankar ska smälta in i landskapet på ett för platsen naturligt sätt. Detta görs genom att den nya vägdragningen av väg 27 placeras där den har minst inverkan på omkringliggande landskap. Vägdragningen anpassas efter befintligt landskap och topografi så långt som möjligt samtidigt som en balans mellan schakt- och fyllnadsmassor eftersträvas. I område 1-4 kommer bankar och slänter att ha som störst inverkan på det befintliga landskapet. En fördel är att siktlinjerna är ganska korta här och ingreppet syns först när man kommer ganska nära. I område 6-8 blir inverkan på landskapsbilden mindre med små skärningar och bankar som smälter väl in tillsammans med befintlig vegetation och kullar. De ställen som vägbanken kommer synas på är de låglänta ytorna i norr i område 6 tills den återplanterade vegetationen på kalhygget växt upp.

Passager för fauna och människor placeras på strategiskt väl valda platser som möjliggör fortsatt rörelse i öst-västlig riktning. För att vatten ska kunna fortsätta röra sig naturligt i landskapet lokaliseras lågpunkter med vattendrag. I dessa punkter förses vägen med trummor eller dagvattenledningar under till.

För att förstärka och bevara de olika karaktärerna som finns längs den nya vägdragningen är det önskvärt att, inom möjlig omfattning, ta till vara på och återanvänds karakteristiska objekt. Slänter förses med vegetation som smälter väl in och innehåller samma arter som befintlig vegetation i respektive karaktärsområde. I brynzoner samt i vissa fall även ut med vägbankar i öppna landskap planteras brynvegetation av buskar och träd på delar av vägbanken. Utblickar och siktlinjer ut i landskapet bevaras och framhävs genom att de hålls fria från objekt så som skyltar där så är möjligt. På så vis skapas en varierad och händelserik vägsträcka som möjliggör en upplevelse av landskapet.

5 Gestaltningssprinciper

5.1. Slänter

Den nya vägdragningen innebär att slänter kommer att skapas till följd av utplaning i vägsträckningen av det befintliga kuperade landskapet. Mjukt formade slänter som smälter väl in i landskapet eftersträvas. Längsgående släntavrundning av befintliga kullar tillämpas där det är möjligt inom vägområdet tillsammans med mjuka och jämna släntkrön och släntfötter. Lutningar på slänter ställs till maximalt 1:2.

I nya slänter återbrukas avbanad jordmån i första hand för återetablering av befintlig vegetation. Dessa ytor stödsås därefter med olika gräsfröblandningar anpassade för varje aktuellt karaktärsområde samt avsedda för trafikmiljöer. Gräsfröblandningar som används i slänter ska vara avsedda för torra förhållanden.

Om ny jordmån påförs skall denna vara för området samma typ och ha samma näringsinnehåll som de befintliga avbaningsmassorna. För område i vallodling frösås bankerna med ängsfröblandning och kompletteras med en blomsteråkerblandning för ökat erosionsskydd. I skogsområden kan gräsfröblandning även förekomma tillsammans med buskplanteringar beroende på aktuellt karaktärsområdes undervegetation.

För god och snabb etablering av vegetation får stenkross, som är vanligt förekommande vid uppbyggnad av vägbank, inte förekomma i ytan av vägslänter. Där bergkross används vid uppbyggnad av vägbanken ska mineraljord, om möjligt från befintliga avbaningsmassor, påföras vägslänten med undantag för den del som består av vägöverbyggnad. Vid eventuellt behov av erosionsskydd i slänt ska dessa miljöanpassas.



Figur 3. Visionsbild mellan km 1/800 och 1/900, karaktärsområde 7 – Återplanterat kalhygge – Den nya vägdragningen ger en liten inverkan på landskapsbilden tack vare att slänter utformas med mjuka övergångar mot omgivande landskap samt återetablering av befintlig vegetation eller nyetablering av för karaktärsområdet passande vegetation på vägslänter.

5.2. Skärning

Bergskärning ställs till 1:2 för att väl smälta samman med det omkringliggande landskapets brantaste slänter. Ytan ska vara oregelbunden för att bättra smälta in i landskapet. Överskottsmassor från bergsskärning ska i största mån återanvändas inom vägområdet.

5.3. Diken

Diken består av terrassmaterial och eventuell vegetationsetablering sker naturligt.

5.4. Vägportar och faunapassager

Totalt föreslås en ny bro, två rörbroar för friluftsliv, två trummor för faunapassager samt sex stycken större dagvattentrummor längs den nya vägsträckningen. Bron utgörs av en kombinerad vägport med faunapassage. Även rörbroar för friluftsliv samt till viss del dagvattentrummor kan också utgöra faunapassage men är ej specifikt utformat för detta ändamål.

Den kombinerade vägporten med faunapassagen planeras i karaktärsområde 3 – *Öppen mark med vallodling* vid km 0/780. Då marken lokalt är lågt belägen på denna plats anläggs vägbanan på bank. Passagen utformas som en bro över Belganetvägen för en 2+1 väg. Belganetvägen som har ett körfält i vardera riktning behåller sitt befintliga läge. Den kombinerade vägportalen/ faunapassagen behöver en fri höjd på 4,7 meter och fri bredd på 3 meter från vägbanas kant till brostöd, vilket ger en total bredd på ca 12,5 meter. Utrymme mellan Belganetvägen och brostöd är anpassad för faunapassage bildas naturligt till följd av krav på 3 meter fri bredd från vägbanans kant till brostöd.

Denna sträcka blir den mest kritiska i vägprojektet då den nya vägsträckningen får som störst inverkan på det befintliga landskapet i området kring passagen.



Figur 4. Visionsbild på passage över Belganetsvägen sett från väster.

Passage för friluftsliv planeras i karaktärsområde 3 – *Öppen mark med vallodling* vid km 0/870 och i karaktärsområde 4 – *Stigsystem i skogslandskap* vid km 1/380. De båda passagerna utformas som rörbroar med en grusväg för fotgängare som kan utnyttjas av friluftslivet. Utformning av passagerna ska väl smälta samman med omgivande landskap genom mjukt utformade slänter och väl vald vegetation för plantering.

Passager avsedda för fauna får inte ha ett ytskikt av grov sprängsten då detta kan skada djur med klövar.

5.5. Faunastängsel

Faunastängsel föreslås längs hela vägsträckan för ökad säkerhet för såväl vägtrafikanter som för djur. Faunastängslet skall leda djuren mot faunapassager där djuren på ett säkert sätt kan korsa vägen. Faunastängslet ansluter tätt in på faunapassagen och vegetation planteras på ett sådan sätt att den förstärker faunastängslets funktion. Vid bron viks faunastängslet in 90 grader mot brostöd. Faunastängslet placeras i släntkrön eller släntfot precis utanför vägområdet. Det ska vara enhetligt och följa naturlig marklinje så långt som möjligt, vara 2,2 meter högt och ha en maskvidd på 15 centimeter.

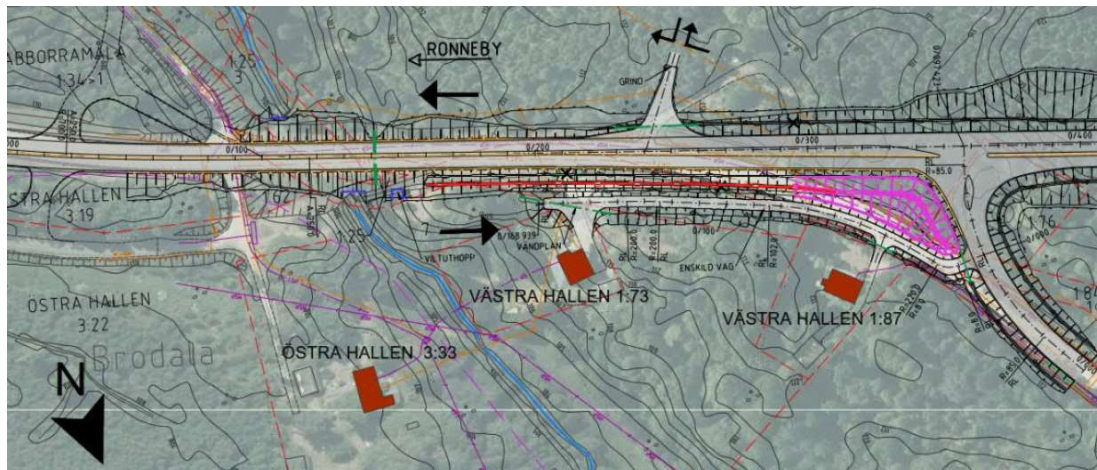
5.6. Bullerskydd

Enligt rapport *Bullerutredning till vägplan, Väg 27, delen förbi Hallabro, Ronneby kommun* behöver två bullerskyddsskärmar samt en bullerskyddsvall uppföras längs den ny vägsträckan, se figur 5 samt 6 nedan. Bullerskyddsskärmarna skall utformas så att de uppfyller ställda krav på funktion och trafiksäkerhet under vägens hela livslängd med en så liten negativ påverkan som möjligt på omkringliggande miljöer. Bullerskyddsskärmar ska anpassas till omgivande karaktär samt ha en tydlig estetisk koppling till tidigare utförda etapp bullerskyddsskärmar.

Bullerskyddsskärmars anslutning mot mark, bro, fundament eller liknande ska vara helt tät. Bullerskyddsskärmar ska minst uppfylla kraven för ljudabsorption i klass A4 enligt SS-EN1793-1:2012 och kraven för ljudisolering i klass B3 enligt SS-EN1793-2:2012. Vid platsbyggda bullerskyddsskärmar ska minst samma värden uppfyllas gällande ljudisolering och ljudabsorption. Liksom tidigare etapp, söder om aktuellt vägområde, föreslås att bullerskyddsskärmar utförs i tryckimpregnerat trä med liggande panel och stående lockläkt. Stolpar accentueras och blir visuellt synliga i skärmarna som visar på skärmarnas sektionindelning. Skärmarnas överkant ska ha en överliggare i plåt i aluzink som skydd mot väta. Om genomsiktliga partier används i skärmarna som är högre än 1 m ska dessa ha ett mönster med 10 cm mellanrum av solfilm som tydliggör skärmen och förebygger att fåglar flyger in i skärmen.

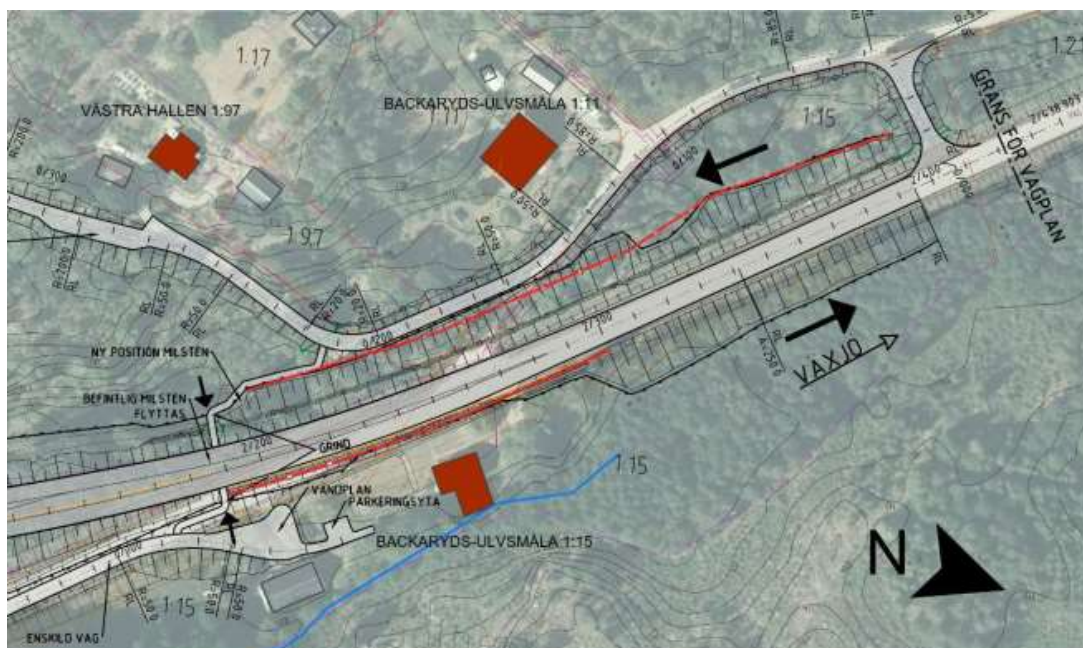
Bullerskyddsvall kläs med vegetation med för karaktärområdet passande vegetationstyp och arter.

Figur 5 redovisar möjlig placering av bullerskyddsåtgärder i vägplanens södra del. Bullerutredningen har sedan föreslaget att det uppförs en bullerskyddsskärm på östra sidan, km 0/160-0/310. Bullerskyddsskärm ska vara 1,5 meter hög och ca 155 meter lång. Denna övergår i en bullerskyddsvall, km 0/310-0/350, vars krön ligger 1,5 meter över vägbanemitt och är ca 40 meter lång.



Figur 5. Möjligt läge för vägnära bullerskydd i vägplanens södra del, markerat med röd färg (bullerskyddsskärm) respektive rosa (bullerskyddsvall). Bullerberörda byggnader markerade med brun färg.

Figur 6 redovisar möjlig placering av bullerskyddsåtgärder i vägplanens norra del. Av dessa lägen har sedan bullerutredningen föreslaget att det uppförs en bullerskyddsskärm på vägens östra sida, längdmätning 2/200 – 2/300. Bullerskyddsskärm ska vara 2 meter hög och ca 40 meter lång.



Figur 6. Möjligt läge för vägnära bullerskydd i vägplanens norra del, markerade med röd färg. Bullerberörda byggnader markerade med brun färg

5.7. Vegetation

Inom arbetsområdet skall inhemskt växtmaterial användas. Växter skall vara väl anpassade till landskapet för att smälta in i befintliga miljöer och ge ett naturligt uttryck. Nyetablerad vegetation skall planteras på sådant sätt att de olika karaktärsområdenas karaktärer förstärks. Detta innebär att i skogsområden består nyetablerad vegetation av gräsfrösådd så väl som buskar medan i öppna landskap består nyetablerad vegetation främst av gräsfrösådd med inslag av brynvegetation vid övergång till slutna landskap och vid vägbank i öppna landskap. Brynvegetation består av buskar och enstaka mindre träd. Träd får inte planteras inom vägens säkerhetszon. Nyplanterade träd placeras nära eller i släntavrundning vid släntfot där släntlutningen är som flackast och förses med trädstöd under etableringen.

5.8. Skyltning

Vägskyltar placeras, där det är möjligt inom gällande krav, så att utblickar och siktlinjer ut i landskapet inte störs eller skymms.

5.9. Vägutrustning

Räcken

Vägräcken utformas och placeras i enlighet med VGU2015.

Vid bank skall vägräcken finnas om banken är 3 meter eller högre. Bakom vägräcket ställs slänten till 1:2. Sidoräckena ska vara av sorten w-profil vilket är samma sort av räcken som finns norr och söder om den nya vägsträckan. Mitträcke utförs som ställineräcke och bör utföras likt föregående etapp Väg 27 förbifart Backaryd.

Belysning

Korsningar anslutningar till väg 27 . Tre st belysningspunkter per korsning. Är samma sorts belysning som finns söder om den nya vägsträckningen.

5.10. Hantering av överskottsmassor

Överskottsmassor skall i första hand användas inom entreprenaden och i andra hand borttransporteras.

6 Drift och underhåll

Levererat växtmaterial och planteringar ska besiktas för att skapa bästa möjliga förutsättningar för växtmaterialet att överleva.

Nedan angivna område beskriver vad som behöver underhållas och kräver tillsyn. Kontinuitet och intervall av underhåll och tillsyn beskrivs när skötsel- och driftplan upprättas.

- Slänters ängs- och gräsvegetation ska slåttas.
- Befintliga öppna ytor och utblickar i landskapet ska regelbundet ses över för att hållas öppna.
- Vägräcken ska regelbundet ses över.
- Passager ska regelbundet ses över.
- Trummor för dagvatten ska regelbundet ses över.
- Belysning ska regelbundet ses över.

7 Rekommendationer för fortsatt arbete

Gestaltningssprogrammet beaktas i vidare projektering och arbetas in i förfrågningsunderlag till en utförandeentreprenad.

8 Referenser

Handbok för gestaltningsarbete och gestaltningsprogram i infrastrukturprojekt, TRV 2014/78881 ver. 1, 2014-10-17

RV 27 Karlskrona-Växjö delen förbi Hallabro, Landskapsanalys, TRV, 2020-10-13

RV 27 Karlskrona-Växjö delen förbi Hallabro, Kulturarvsanalys, TRV, 2020-10-27



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 55191 Jönköping. Besöksadress: Ronnebygatan 2, Karlskrona.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se