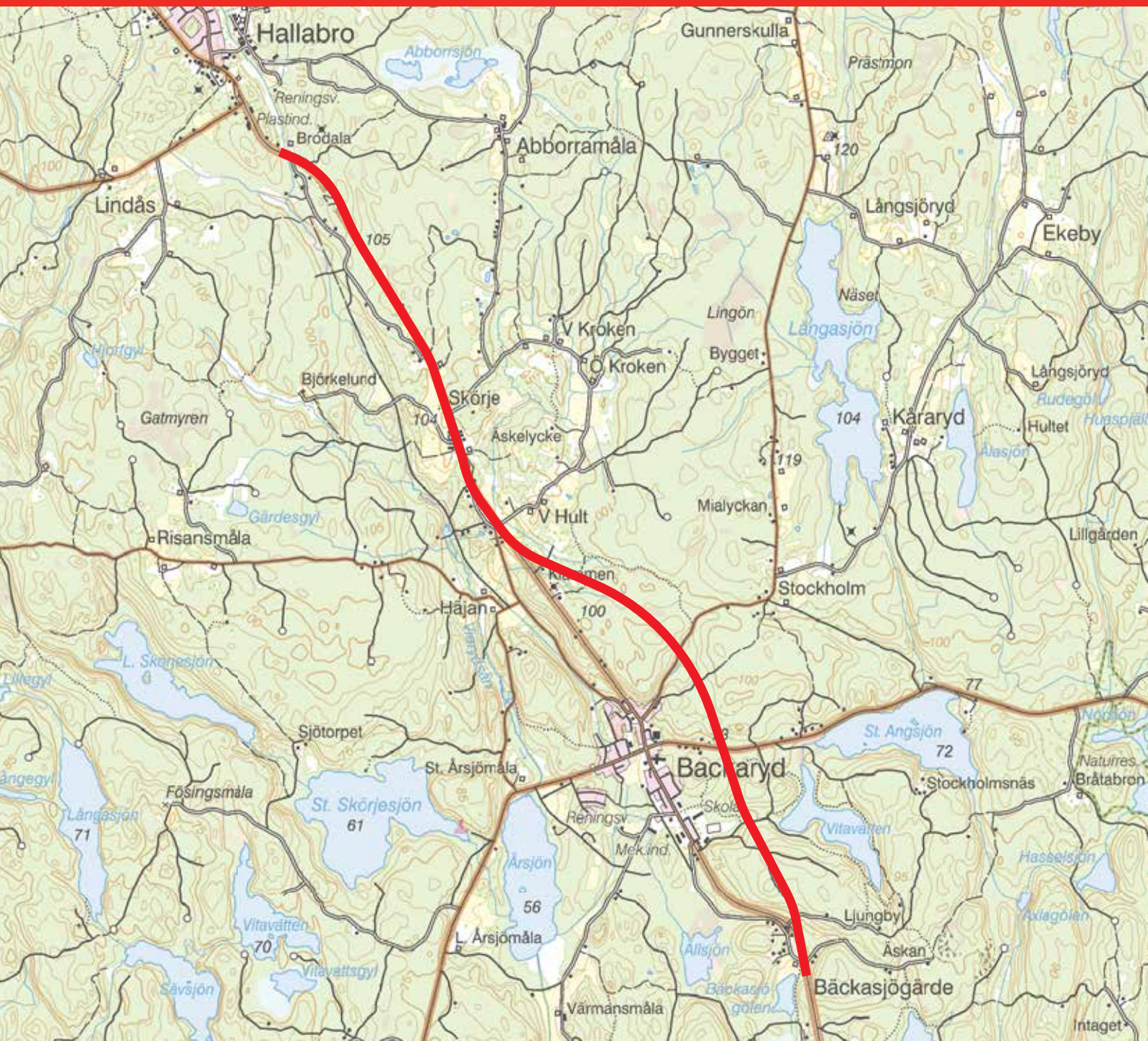


# Rapport: Gestaltungsprogram

## Riksväg 27 förbi Backaryd och Hallabro

Ronneby kommun, Blekinge län  
Samrådshandling 2016-03-14  
Projektnummer: 145395



Dokumenttitel: Gestaltungsprogram - Riksväg 27 förbi Backaryd till Hallabro

Skapat av: Mikael Ohlsson

Ansvarig Landskapsarkitektur: Anna Svensson

Dokumentdatum: 2016-03-14

Dokumenttyp: Rapport

DokumentID: C2.02 D10

Ärendenummer: TRV 2014/90524

Projektnummer: 14 53 95

Version: 0.5

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Roger Sivert

Uppdragsansvarig: Jens Nilsson

Illustration: Mikael Ohlsson

Distributör: Trafikverket, Kasernvägen 10, 551 91 Jönköping, telefon: 0771-921 921

1. Inledning.....	1
Bakgrund och förutsättningar.....	1
Syfte och mål.....	1
Läshänvisningar.....	1
2. Landskapsanalys.....	2
Övergripande analys.....	2
Slutsatser av analysen.....	2
3. Gestaltungsförslag.....	5
4. Gestaltungsprinciper.....	5
Slänter.....	5
Diken.....	6
Dammar.....	6
Skärningar.....	6
Vägportar och faunapassager.....	6
Faunastängsel.....	8
Bullerskydd.....	10
Vegetation.....	10
Skyltning.....	11
Räcken.....	11
5. Drift och underhåll.....	11
6. Rekommendationer för fortsatt arbete.....	11
7. Referenser.....	12

# 1. Inledning

Enligt väglagen ska en estetiskt tilltalande utformning eftersträvas och hänsyn ska tas till stads- och landskapsbild och natur och kulturvärden. Gestaltningens program arbetas fram som en del i planerings- och projekteringsprocessen.

## Bakgrund och förutsättningar

Med anledning av en framtida ombyggnad av riksväg 27 mellan Hallabro och Backaryd, har detta gestaltningens program tagits fram som beslutsunderlag för detta arbete. Väg 27 är ett vägstråk mellan Karlskrona och Göteborg och fungerar som en viktig regional och lokal länk för trafik mellan Växjö och Ronneby. Problem som finns idag längs sträckan Backaryd – Hallabro är bristande framkomlighet och trafiksäkerhet samt störningar av boendemiljön orsakad av trafiken, särskilt i det mindre samhället Backaryd.

Inom skogsmarken öster om Backaryd är området för det valda vägalternativet mycket kuperat. Krönlågen samt slänter och däremellan liggande dalsänkor, ofta med våtmarker, gör terrängen svårtillgänglig. Jordarten är av stenig morän, ofta väldigt blockrik. Inom utredningsområdets norra del tilltar en mer småkuperad miljö i ett kulturellt präglad odlingslandskap. Gårdar och åkrar bryts av med mindre partier skog. Den sista delen av denna stäckning norrut upp mot Hallabro, är dock åter präglad av blockrik terräng.

Det här gestaltningens programmet är en bilaga till vägplanen för riksväg 27 förbi Backaryd till Hallabro. Gestaltningens programmet behandlar delar av vägplanens förslag och redovisar gestaltningens principer och gestaltningens förslag för vägområdet och dess sidoområden.

## Syfte och mål

Ett gestaltningens program tas fram i syfte att verka för god vägarkitektur. Som en effekt av en ny vägutformning kommer vägrummet och dess sidoområden att förändras. Syftet med detta gestaltningens program är att beskriva riktlinjer för gestaltning och utformning av vägområdet och dess sidoområden. Gestaltningens programmet är ett vägledande dokument för projekteringen i nästa skede.

Målet med gestaltningens programmet är att anpassa den breddade vägen och den nya dragningen till sin omgivning och mildra de negativa effekterna och konsekvenserna av dess visuella och fysiska intrång i det befintliga landskapet. Detsamma gäller för fysiska tillägg såsom bullerskyddsskärmar, faunastängsel, nya slänter och anslutningsvägar.



Figur 1. Uppdelning av delsträckor.

## Läshänvisningar

I landskapsanalysen är den berörda sträckan indelad i tre delsträckor. De olika delsträckorna används även i gestaltungsprogrammet för att på ett tydligt sätt presentera analyser och förslag längs med sträckan. Delsträckorna har följande indelning (se även Figur 1 nedan),

Delsträcka Söder – Backaryd – Kuperat skogslandskap

Delsträcka Mitt Odlingslandskap

Delsträcka Norr Entré till Hallabro

## 2. Landskapsanalys

Inom projektet har en landskapsanalys utförts för att ge förståelse för landskapet och att redovisa dess karaktär samt att redovisa landskapets känslighet och potential i relation till valt vägalternativ. För ytterligare information om landskapsanalysen hänvisas till *Rapport Landskapsanalys*. Nedan redovisas landskapsanalysens slutsatser rörande det valda vägalternativets påverkan på landskapet. Se även figur 5 för lokalisering av landskapskaraktärer och värden.

### Slutsatser av analysen

#### **Delsträcka Söder - Backaryd – Kuperat skogslandskap**

Sträckan präglas av ett landskap med varierande höjdskillnader. Vägen kommer att medföra fyllning och schaktning samt att flera broar tillkommer. Detta kommer att förändra landskapsbilden påtagligt och kan komma att ha en barriäreffekt för människor och djur.

Rekreation i området kan komma att påverkas genom att barriärer skapas och att störande ljud kommer att öka för både människor och djurliv.

De utpekade kulturvärdena i den delen av



Figur 2. Kuperat skogslandskap

sträckan påverkas inte fysisk av själva vägdragningen. Undantaget är kyrkvägen söder om Kvarndammsområdet. Ett intrång i detta objekt bedöms inte påverka landskapsbilden negativt. De kulturvärden som ligger nära den nya planerade vägdragningen bör beaktas och skyddas byggskedet.

Vägen kommer att dras igenom sumpskogar som delvis är biotopskyddade. Åtgärder bör vidtas för att biotopskyddet skall påverkas i minsta möjliga mån.

#### **Delsträcka Mitt - Öppet odlingslandskap**

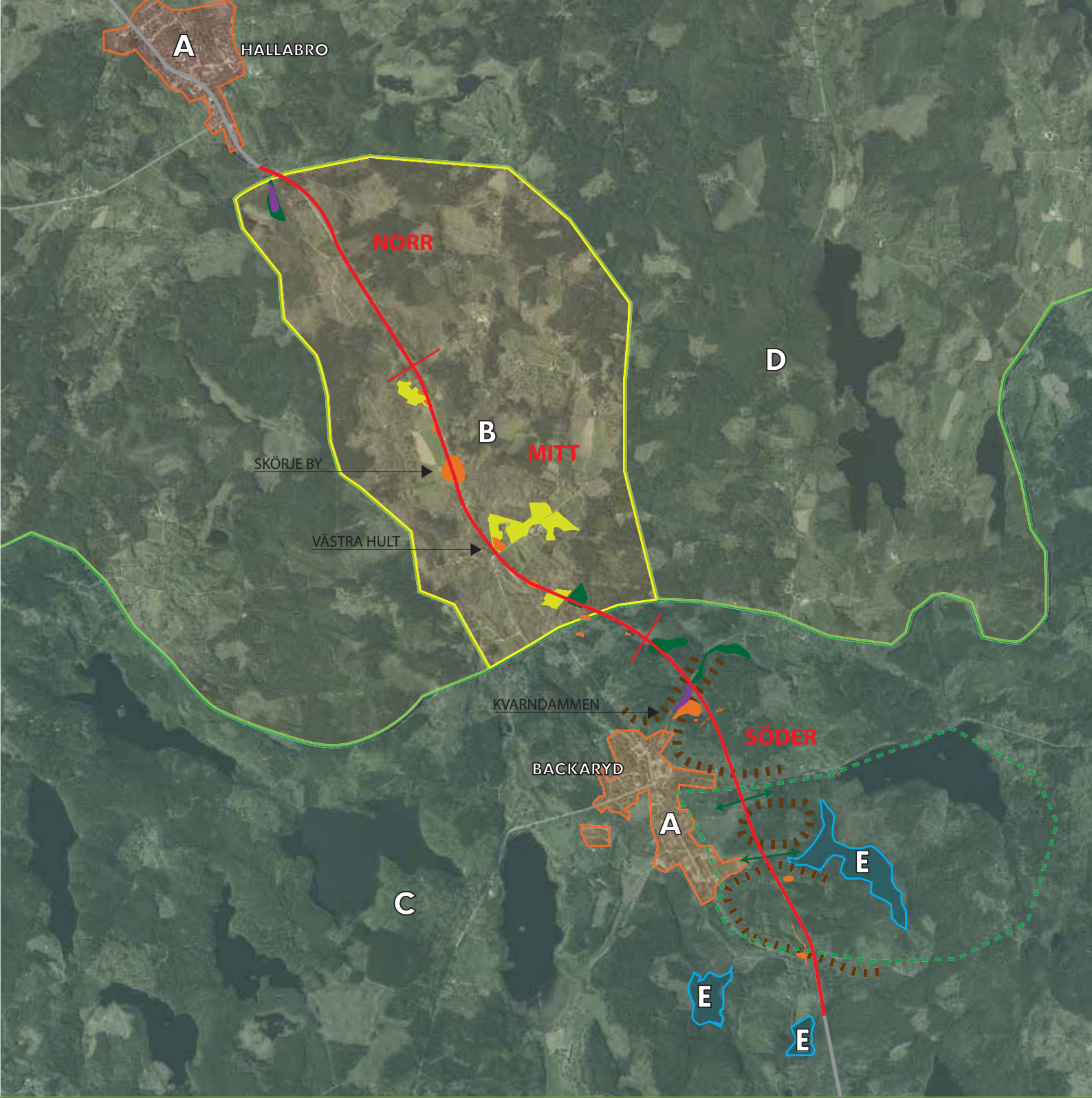
Landskapets topografi påverkas mest i de södra delarna då vägen går genom skogs- och åkerlandskap. I den norra delen ansluter vägdragningen till befintlig väg som idag redan



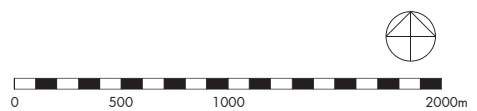
*Figur 3. Öppet odlingslandskap vid Västra Hult*



*Figur 4. Landskapet utmed väg 27 i delsträcka Norr.*



Landskapskaraktärisering



Figur 5. Landskapsanalys med karaktärsområden och identifierade värden.

är en del av landskapet. Vid sträckan där ny väg planeras att ansluta till befintlig väg finns tydliga landskapselement i form av kullar som sträcker sig väster om vägen. Dessa kan komma att verka som ett avgränsande element i landskapet eller till viss mån byggas bort.

Ett flertal områden med höga natur- och kulturvärden kommer att påverkas av den nya vägdragningen utmed denna sträcka. Vid Västra hult, som ligger i området där ny vägdragning möter befintlig väg, finns ett ängsparti med äldre bevarade ekar. Detta är ett område med mycket högt värde för natur- och kulturmiljön och ekbestånden bör skyddas under vägens ombyggnad.

Särskilt sträckorna utmed Skörje by och Västra hult bör behandlas med yttersta varsamhet så att inte dess kulturhistoriska värde går förlorat. Detta skulle kunna påverka befintlig landskapsbild. En breddning av vägen genom byn bör undvikas eller åtminstone begränsas och det bör vara möjligt att på partiet genom byn bygga en smalare 1+1 väg.

#### **Delsträcka Norr - Entrén till Hallabro**

Den nya vägsträckningen placeras huvudsakligen intill befintlig väg vilket ger ett mindre intrång i landskapet. Undantaget är en mindre sträcka strax söder om Hallabro som dras strax öster om befintlig väg. Denna sträckning påverkar inga höga värden eller påverkar landskapsbild i större utsträckning.

Hänsyn bör tas till biotopskyddat område väster om vägen i anslutning till Hallabro.

### **3. Gestaltungsforöslag**

Gestaltungsprogrammet utgår från de gestaltungsprogrammässiga mål som beskrivs i *PM Gestaltungsprogram för riksväg 27 förbi Backaryd till Hallabro*. Fokus i PM gestaltungsprogram avsikter ligger på vilka karaktärer och värden som bör tas hänsyn till i landskapet. Aspekter som

behandlas är vägens anpassning i nivå och läge, modulering av landskapet i vägens sidområden, ökade bullernivåer, kopplingar till rekreationsområden, påverkan på värdefulla områden samt byggnadsverk som tillkommer i och med anläggning av ny väg.

Anpassningen av den nya vägdragningen till det kuperade landskapet bör ske med så liten påverkan på landskapet som möjligt. Detta görs framför allt genom att den nya vägen i huvudsak följer landskapets topografi och att vägslänter utformas med hänsyn till intilliggande mark med rundade släntröner och släntröner. Då vägen förankras i terrängen minimeras intrånget och exponeringen i landskapet. Vägens anpassning till landskapets topografi är av särskilt stor vikt i delsträcka söder då det här förekommer stora höjdskillnader. Den nya vägens placering har i största möjliga mån valts med hänsyn till befintliga landskapsvärden, i synnerhet landskapets karaktär samt rekreationsvärden. Passager skapas för att behålla möjligheten för både människor och djur att röra sig mellan öster och väster om vägen. Faunastängsel uppförs utmed hela sträckan.

Vid behov placeras bullerskärmar för att minska bullerstörningar för boende nära vägen.

## **4. Gestaltungsprinciper**

### **Slänter**

Vägens utformning kommer att bilda nya slänter i landskapet då vägen breddas eller läggs i terräng där topografin behöver planas ut. Målet är att slänterna ska uppfattas ha en mjuk övergång och smälta in i omgivande landskap och vara erosionskyddade. Släntröner skall anpassas till släntröner, släntröner i jordskärning bör avrundas med radie  $\geq 5$  m. Vid sträckor med närliggande byggnader eller värdefull mark kan brant släntröner med väl tilltagen släntrönersavrundning vara att föredra. Släntröner bör inte överstiga 1:4 utan räcke samt 1:2 med räcke. Slänter ska ges



HALLABRO

Faunapassage km 6/080

Vägport Väg 657 km 2/490

Damm

Damm

Vägport Väg 656 km 1/680

BACKARYD

Kombinerad faunapassage  
och skogsbilväg, km 1/120

- Faunastängsel
- Bullerskydd
- Valt vägalternativ

0 500 1000 2000m



Figur 6. Tillkommande bygnadsverk och föreslagna åtgärder utmed sträckan.

en jämn släntfots- och släntkrönavrundning. Slänter kan behöva anpassas till objekt som kulturminnen, hägnader, kulturvägar, kulturminnen i form av skyltar mm.

Nya vägslänter och diken besås med för landskapet anpassad gräsfröblandning som är speciellt framtagen för trafikmiljöer. Alternativ återförs avbaningsmassorna från platsen för att återetablera befintlig vegetation. Vid slänter kan växtfröer anpassade för torrare marker användas, i diken där det finns risk för stående vatten väljs växtfröer anpassade för blötare miljöer. Växtvalet ska även ske ur ett estetiskt perspektiv. Utrymme inom öglor för vänstersväng bevaras om möjligt som befintlig mark. Om detta inte är möjligt besås de likt slänter med gräs.

Där omgivningen består av åkermark påförs en jordmån för kulturmarksområden och frösås med en ängsfröblandning kompletterad med en blomsteråkerblandning. En inblandning av arter med långa utlöpare minskar risken för erosion. Där omgivningen består av skogsmark återförs om möjligt avbaningsmassorna från platsen för att bevara den plats-specifika fröbanken. Behövs det påföras ny jordmån används en för skogsmarksområden av samma typ och näringsinnehåll som de befintliga avbaningsmassorna. Marken kan sedan frösås med en gräsblandning som är naturlig för den omgivande marken.

Slänter ska inte anläggas med stenkross, vilket ofta görs för att förhindra erosion. Risken är då att vegetationsetableringen går väldigt långsamt eller uteblir och vägen upplevs främmande i förhållande till omgivningen.

## Diken

Nya öppna diken hanteras i likhet med slänter.

## Dammar

Inom vägområdet anläggs två dammar som föreslås utformas som torrdammar. Dammarna anläggs i anslutning till broar vid 1/700 (norr

om väg 656) respektive 2/500 (sydväst om väg 657). Se även figur 6 för placering av dammar. Dammarna anläggs utan stängsel då det bedömts att detta inte krävs i aktuella lägen. Detta gör att dammarna kommer att upplevas mer naturliga för betraktaren.

Dammarnas placering ska anpassas till angränsande landskapselement på ett sätt som ser naturligt och organiskt ut. De utformas med oregelbundna former för att få ett mer naturligt eller organiskt utseende och inte blir jämnt elliptiska eller jämnt runda utan upplevs som naturliga. Slänter utformas med lutning 1:4 men kan där plats medges göras flackare lutning för att skapa variation så att dammarna upplevs som mer naturliga. Dammarnas djup varierar mellan 1-1,5 meter med ett vattendjup på 0,5-0,7 meter.

De delar av dammarna som kommer att fyllas av vatten planteras med ört- och gräsarter som trivs i blöt och fuktig miljö. Den övre delen av slänten som är något torrare samt marken precis utanför dammarna kan innehålla ängsgräs och träd som passar i denna zon. I den mellersta delen varierar vattenståndet och ört-, gräs- och buskarter som lämpar sig för varierande fuktighet kan etableras här. Växter ska vara av inhemska art som är anpassade till det omgivande landskapet.

För ytterligare information angående dammarnas utformning se *tekniskt PM Avvattning*.

## Skärningar

Bergskärning ställs med en lutning på 5:1 alternativt 2:1 vid sprickigt berg och ska utföras med oregelbunden yta. En oregelbunden yta ger ett naturligare möte med slänter. Bergskärning sker inom efter säkerhetszonen.

För att framhäva bergets visuella kvaliteter för trafikanten bör skärningar ske så att berg hamnar så långt från vägen som möjligt så att det ligger på upplevelsebort avstånd.

Eventuella överskottsmassor ska användas till anläggning inom vägområde alternativt fraktas bort.

## Vägportar och Faunapassager

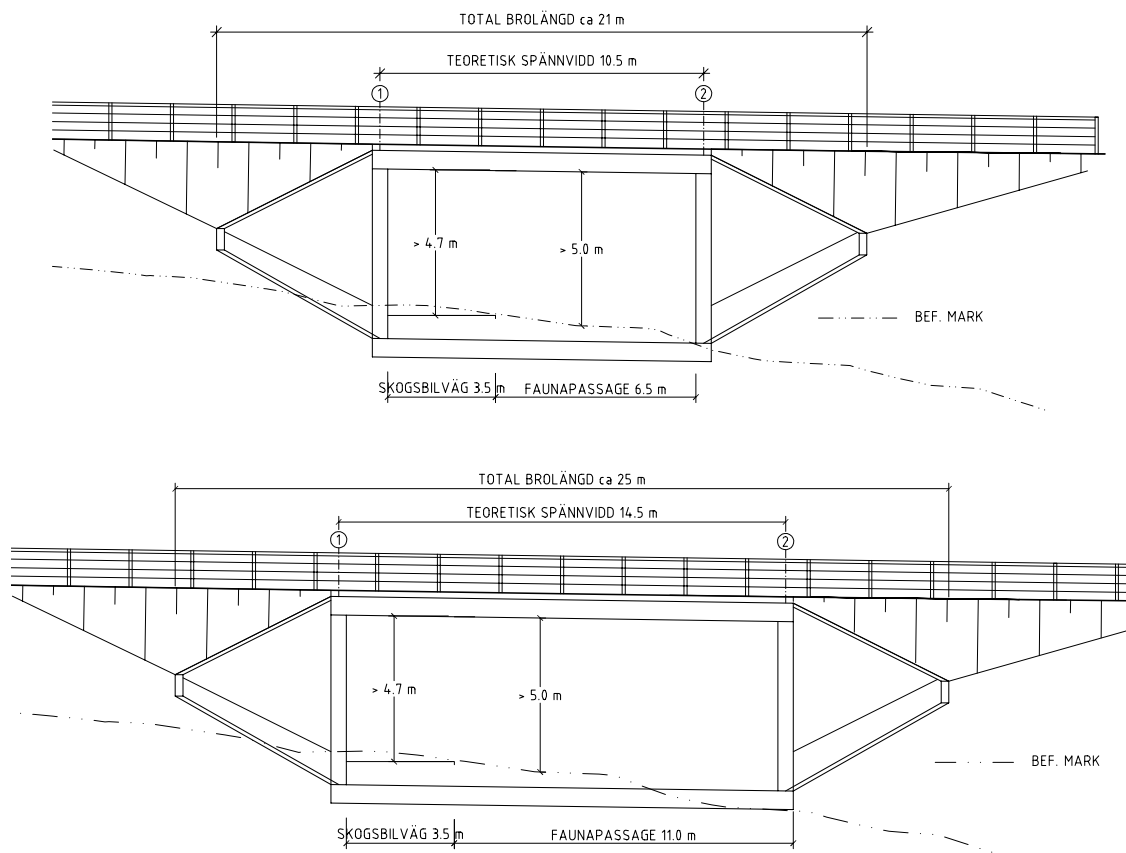
Det tillkommer fyra nya passager under den nya vägsträckningen, två vägportar och två faunapassager. Se figur 6 för placering av passagera. Se *PM Byggnadsverk* för utförligare gestaltning av brokonstruktion.

Kombinerad faunapassage och skogsbilväg, km 1/120 (se fig. 7): Bron ska utformas för 2+1-väg. Vägen under bron utgörs skogsbilväg kombinerat med faunapassage. Bron utformas för att uppfylla krav i VGU 2012:179, tabell 9.6-2. Särskild hänsyn ska tas för att minimera störningar av djurlivet. Biltrafik, friluftsliv och djur bör hållas åtskilt i så stor utsträckning som möjligt. Separation av djur och friluftsliv och biltrafik bör markeras med

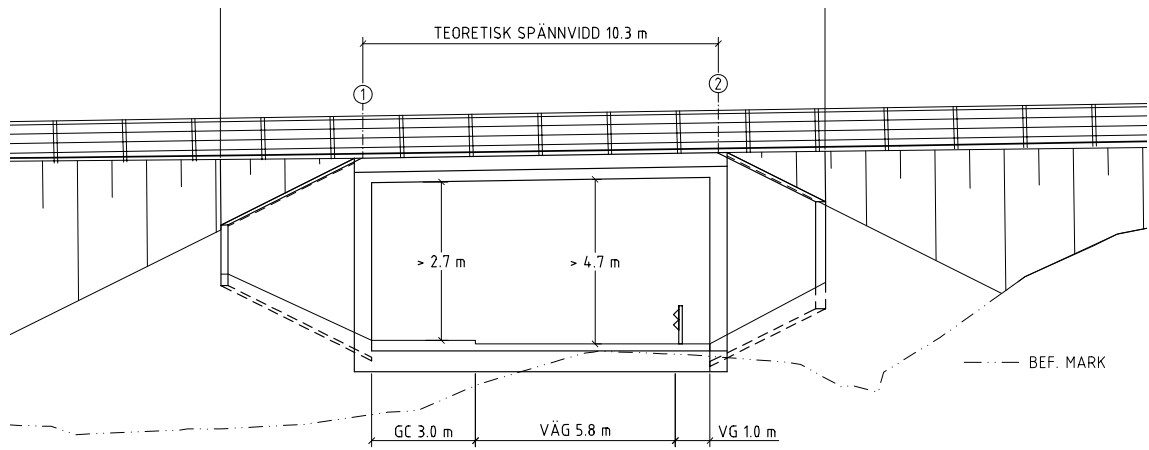
växtlighet där det är möjligt eller en stenmur. Staket och liknande accepteras ej, då det kan skrämja djuren. Fria mått under bron för alternativ 1 ska vara 5 meter för fri höjd och 10 meter för fri bredd. Fria mått under bron för alternativ 2 ska vara 5 meter för fri höjd och 14 meter för fri bredd. omgivningen.

Vägport Väg 656 km 1/680 (se fig. 8): Bron ska utformas för 2+1-väg. Lokalvägen under bron utgörs av tvåfältsväg samt GC-väg. Bron förses lämpligen med armerurer invändigt. Fria mått ska vara 4,7 meter för fri höjd under och 6 meter för fri bredd under. Gestaltning av vägport ska anpassas till omgivningen.

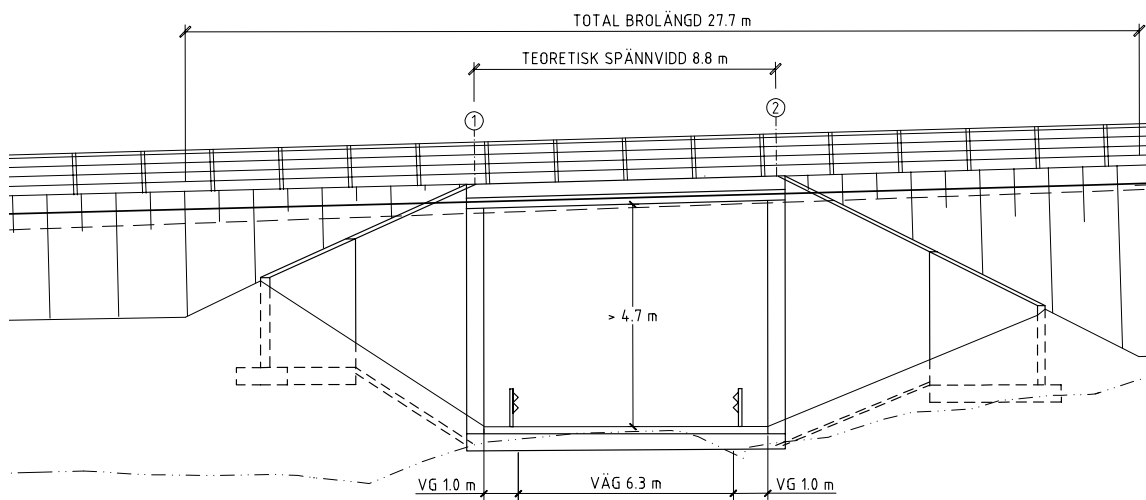
Vägport Väg 657 km 2/490 (se fig. 9): Bron ska utformas för 1+1-väg. Lokalvägen under bron utgörs av tvåfältsväg. Fria mått ska vara 4,7 meter för fri höjd under och 9 meter för fri bredd under. Gestaltning av vägport ska anpassas till omgivningen.



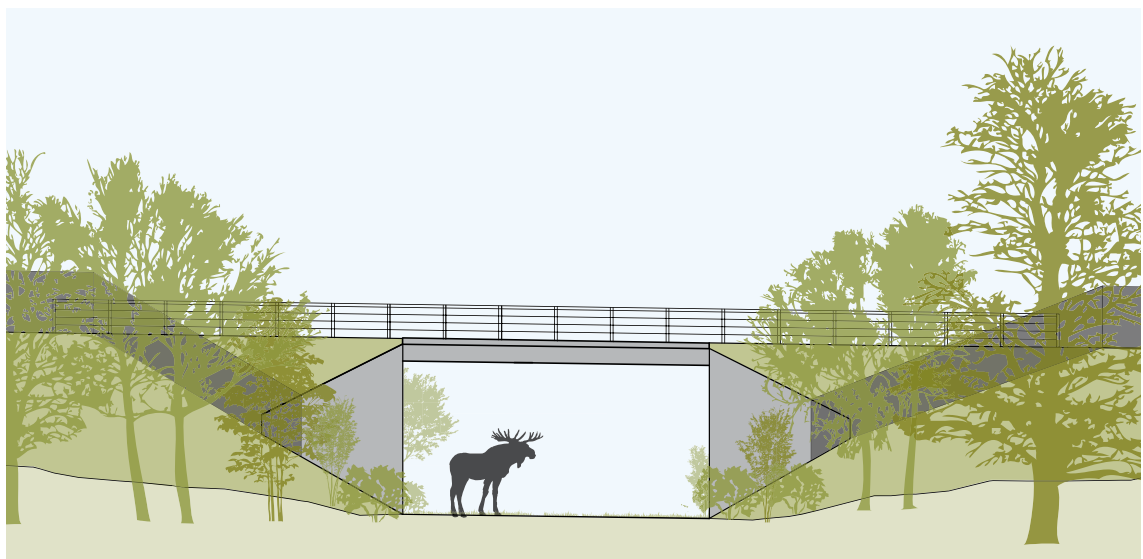
Figur 7. Sektion Kombinerad faunapassage och skogsbilväg 1/120. Alternativ 1 och 2. Alternativ 1 har en bredd för faunapassage på 10 meter, alternativ 2 har en bredd för faunapassage på 14 meter.



Figur 8 . Sektion Vägport Väg 656 1/680.



Figur 9 . Sektion Vägport Väg 657 2/490.



Figur 10 . Exempel på utformning av framtida faunapassage 6/080.

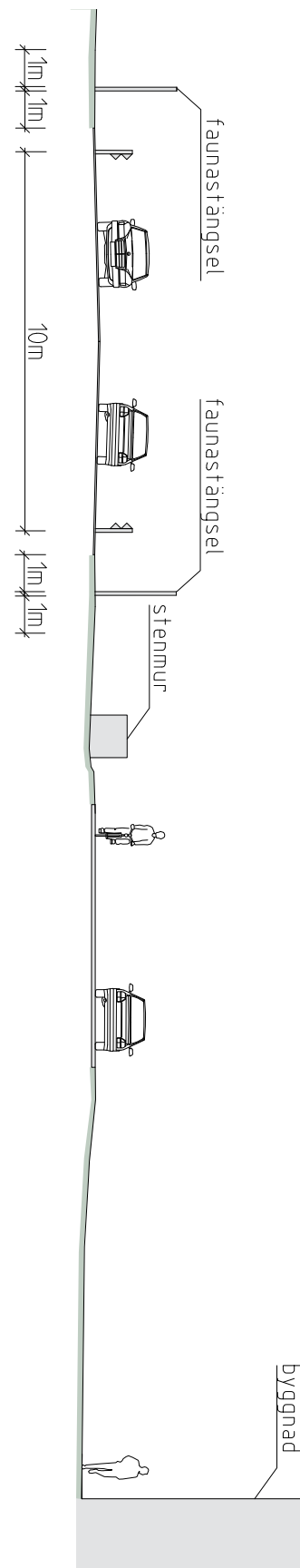
Faunapassage 6/080: Bron ska utformas för 1+1-väg. Under bron skapas en faunapassage.

Bron utformas för att uppfylla krav i VGU 2012:179, tabell 9.6-2. Särskild hänsyn ska tas för att minimera störningar av djurlivet. Fria mått: höjd under 5 meter, fri bredd under 10 meter. Gestaltning av vägport ska anpassas

Eventuella slänter utförs enligt kapitel slänter. Slänter med vegetation anpassat till befintligt landskap tonar ner broarnas visuella påverkan på landskapet och gör så att broarna smälter in i befintlig miljö. Faunapassager ska vara lokalt anpassade, ansluta till den omgivande naturen och utformas efter målartens specifika krav och möjliggöra passage för det rörliga friluftslivet. Faunapassager kan med fördel ha utrymme för både en stencjölsgång för fotgängare och en yta avsedd för djur. Denna yta ska bestå av jord och sand. Grovt grus eller sprängsten får inte förekomma.

## Faunastängsel

Faunastängsel föreslås utmed hela vägsträckan. För att förstärka faunastängslets ledfunktion förses anslutningarna till faunapassagen med högre buskar eller träd. Användning av faunastängsel bör vara enhetlig och följa naturliga marklinjer. Om det är möjligt placeras faunastängsel lägre än vägen för att minska dess visuella påverkan på landskapet. Faunastängslet ska vara minst 2,2 meter högt med en maskvidd på cirka 15 centimeter. Smådjurshägn ska vara 1 meter högt över marken och grävas ner 50 centimeter under mark. Maskvidd ska vara 5 centimeter. Stängslet ska vara förankrat i marken. Stängslet placeras mitt i en 2 meter bred markkremsa innanför vägområdet och utanför slänt. Detta ger ett friområde på 1 meter på vardera sida om stängslet. Djur skall ledas fram till faunapassage via faunastängslet och stängslet skall anslutas tätt mot passagen.



Figur 11. Typsektion av hur faunastängsel påverkar landskapet vid Skörje by.



Figur. 12. Exempel på bullerskärm

## Buller

Enligt rapport *Väg 27 – Förutsättnings PM Buller* föreslås bullerskydd för flera fastigheter. Bullerskydden utförs som skärmar för att minimera intrånget.

Bullerskyddsskärmen och dess anslutning mot mark, bro, fundament eller liknande ska vara helt tät. En bullerskyddsskärm 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. I de fall en bullerskyddsskärm platsbyggs ska minst samma ljudisolering och i förekommande fall absorptionsförmåga uppfyllas. Då bullerplank placeras i vägens säkerhetszon ska detta skyddas av ett sidoräcke.

Skärmar som byggs för att minska bullerstörningar ska utformas och anpassas till omgivningens karaktär och vägens funktion så att önskade effekter nås med minsta möjliga negativa påverkan på omgivningen i övrigt.

Funktionen ska upprätthållas under vägens hela livslängd. Om genomsiktig skärm används ska de genomsiktliga ytorna, om de är högre än 1 m, kompletteras med mönster med 10 cm mellanrum. Komplettering kan vara rovdjurssiluetter, solfilm, ränder eller annat som för fåglar tydliggör att det är en skärm.

Bullerskydd utförs med en yta av liggande panel och stående lockläkt. Trämateriale ska bestå av tryckimpregnerat trä. Skärmarnas överkant ska ha en överliggare av plåt i aluzink som skydd mot väta och för att ge ökad visuell detaljering. Stolpar ska accentueras (stå i relief i förhållande till övrig skärm) för att tydliggöra skärmarnas uppdelning i sektioner. I de fall där bullerskyddsskärm placeras i tomtgräns mot bostad ska hänsyn tas till befintliga häckar och annan vegetation, vilka bevaras i möjligaste mån eller ersätts i samråd med fastighetsägare.

Se figur 6 för placering av bullerskydd.

## Vegetation

Slänter som planteras med vegetation ska återspegla vegetationen i omliggande landskap.

Brynzonerna bör värnas, saknas vegetations-skikt kan en viss återplantering ske för att skapa ett välfungerande bryn.

## Skyltning

Skyltning ska om möjligt placeras i lågpunkter med hänsyn till att siktlinjer i landskapet annars skymms. Placering av skyltning i anslutning till tätort ska ske där entrépunkten är tydligast för att förstärka skillnaden mellan tätort och omgivande landskap.

## Räcken

Användningen av räcken bör vara enhetlig och i den mån det är möjligt samspela med räcken som finns på sträckan utmed väg 27 norr och söder om projektets sträcka. Räcken bör vara av sorten w-profil då dessa används för vägsträckor både norr och söder om förbifarten.

## 5. Drift och underhåll

- Levererat växtmaterial samt planteringen ska besiktigas för att skapa bästa möjliga förutsättningar för växtmateriallets överlevnad.
- Faunastängsel ses över regelbundet.
- Bullerskydd ses över regelbundet.
- Regelbunden slätter av vegetation i slän-ter.
- Utblickar hålls öppna genom kontinuerlig slätter, gallring och röjning av sly i sido-området.

## 6. Rekommendationer inför fortsatt arbete

Dialog mellan Trafikverket och fastighetsägare för åtgärdsförslag inom vägområdet.

## 7. Referenser

Krav för Vägars och gators utformning, TRV publikation 2012:179

MKB för riksväg 27 förbi Backaryd till Hallabro

PM Gestaltungsavsikter för riksväg 27 förbi Backaryd till Hallabro

Rapport Landskapsanalys för riksväg 27 förbi Backaryd till Hallabro

Råd för Vägars och gators utformning, TRV publikation 2012:180

Viltutredning för riksväg 27 förbi Backaryd, Calluna AB

Vägen - en bok om vägarkitektur, Vägverket publikation 2006:28





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)