

GESTALTNINGSPROGRAM

Väg 26 trafikplats Stallsiken

Skövde Kommun, Västra Götalands Län

Datum: 2022-03-01



Trafkverket

Postadress: Box 110, 541 23 Skövde

E-post: trafkverket@trafkverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltungsprogram, Väg 26 trafikplats Stallsiken

Författare: Loxia, Maria Dolk

Dokumentdatum: 2022-03-01

Åtgärdsnummer: 16478

Ärendenummer: TRV 2019/14569

Kontaktperson: Kim Reesalu, projektledare Trafkverket

Foto: Loxia

Illustration: Loxia

Innehåll

Sammanfattning	5
Inledning	6
Projektbeskrivning.....	6
Projekt mål.....	6
Gestaltningssystem	6
Arkitekturpolitiska mål	8
Resultat från landskapsanalys	10
Befintliga vägförhållanden	10
Befintliga gång- och cykelväg.....	10
Omgivande miljö och landskap	10
Stads- och landskapsanalys	12
Målpunkter	13
Rörelsemönster	13
Naturmiljö	14
Kulturmiljö	15
Byggnadstekniska förutsättningar	16
Känslighet och potential	16
Gestaltningssystem.....	17
Trafikantperspektiv	17
Åskådarperspektiv	17
Övergripande gestaltningssystem	17
Utformningsförslag	18
Väg och cirkulationsplats.....	18
Gång- och cykelväg.....	19
Terrängmodellering	19
Byggnadsverk	20
Vegetation.....	22
Utrustning	24
Skyltning	25
Belysning.....	25
Drift och underhåll.....	27
Rekommendation inför fortsatt arbete.....	28
Källor	29

Sammanfattning

Trafikplats Stallsiken i Skövde är beläget i den nordöstra delen av tätorten. Väg 26 korsas i en befintlig cirkulationsplats av Nollhagavägen som är en kommunal gata. Projektet innebär ombyggnation av befintlig cirkulationsplats till planskild trafikplats. Projektet omfattar även att upprätthålla möjlighet för oskyddade trafikanter att passera trafikplatsen på ett tryggt och trafiksäkert sätt.

Detta gestaltningsprogram ingår i Trafikverkets vägplan för trafikplats Stallsiken i Skövde, Västra Götalands län. Gestaltningsprogram upprättas för alla vägprojekt för att säkra en hög arkitektonisk kvalitet i väghållningen i enlighet med regeringens krav. Enligt väglagen (1999) ska en estetiskt tilltalande utformning eftersträvas och hänsyn tas till stadsbild, landskapsbild samt natur- och kulturvärden. Gestaltningsprogrammet ska skapa en samsyn hos alla inblandade för projektets utformningsprinciper. Gestaltningsprogrammet ska föra vidare de gestaltningsmål och krav som genomsyrat vägplaneprocessen till nästa fas av projektering som är förfrågan för totalentreprenad.

Cirkulationsplatsen vid Stallsiken ligger på gränsen mellan odlingslandskap och tätort. Landskapet i anslutning till cirkulationsplatsen domineras av det kringliggande handelsområdet som genomskärs av väg 26 från norr till söder. Storskaliga byggnadskomplex med tillhörande stora parkeringsytor återfinns norr och öster om cirkulationsplatsen. Mot sydost avgränsas vägområdet av ett sumpskogsområde bestående av övervägande lövträd som ek, björk och al. Norr om cirkulationsplatsen finns en vegetationsridå utmed östra sidan om väg 26. Unga björkar bildar en oregelbunden trädrad och slyvegetation växer i anslutning till vägdiket. Öster om cirkulationsplatsen finns en relativt nyplanterad lönnrad längs med Nollhagavägen på den norra sidan av vägen. På väster sida om väg 26 finns även några enstaka träd finns planterade i slänten utmed gång- och cykelvägen. Rondellytan består av en terrängmodellerad gräsbevuxen kulle med tre små rönнар.

Utformningen av trafikplatsen och gång- och cykelvägen vid Stallsiken ska bidra till ett ökat intryck av stadsmässighet och ett tydligt och välordnat vägrum. Målsättningen med gestaltningen av platsen är att skapa en trygg, överblickbar och stadsmässig utformning för samtliga trafikanter. Trafikplatsens skala ska vara anpassad till stadsmiljön. Utformningen av den nya trafikplatsen vid Stallsiken samordnas med övriga trafikplatser och cirkulationsplatser längs väg 26 genom Skövde för att skapa enhetlighet.

Gestaltningens mål kopplat till åskådarperspektivet är att skapa en tydlig angöring till handelsområdet. För de företag som driver verksamhet kring korsningen är en god tillgänglighet av stor vikt.

Inledning

Projektbeskrivning

Denna vägplan avser trafikplats Stallsiken i Skövde, Västra Götalands län. Objektet är beläget i den nordöstra delen av tätorten. Väg 26 korsas i en befintlig cirkulationsplats av Nollhagavägen som är en kommunal gata. Nollhagavägen binder samman den nya stadsdelen Trädgårdsstaden samt verksamhetsområdet Stallsiken öster om väg 26 med övriga tätorten.

Projektet innebär ombyggnation av befintlig cirkulationsplats till planskild trafikplats. Projektet omfattar även att upprätthålla möjlighet för oskyddade trafikanter att passera trafikplatsen på ett tryggt och trafiksäkert sätt.

Den nya trafikplatsen utformas som en förhöjd cirkulationsplats.

Projektmål

Inom projektet har följande målbilder tagits fram:

- Ökad framkomlighet för fordonstrafik genom trafikplatsen, både på Nollhagavägen och väg 26.
- Ökad trygghet och ökad attraktivitet för oskyddade trafikanter.
- Förbättrad trafiksäkerhet för alla slags trafikanter.
- Anpassa trafikplatsen till omgivningen och motverka att den blir för dominant i landskapet.
- Ökad eller bibehållen biologisk mångfald i området som påverkas av vägätgården.
- Minskad klimatpåverkan från byggnadsverk jämfört med ett tänkbart nuläge.

Gestaltningsprogram

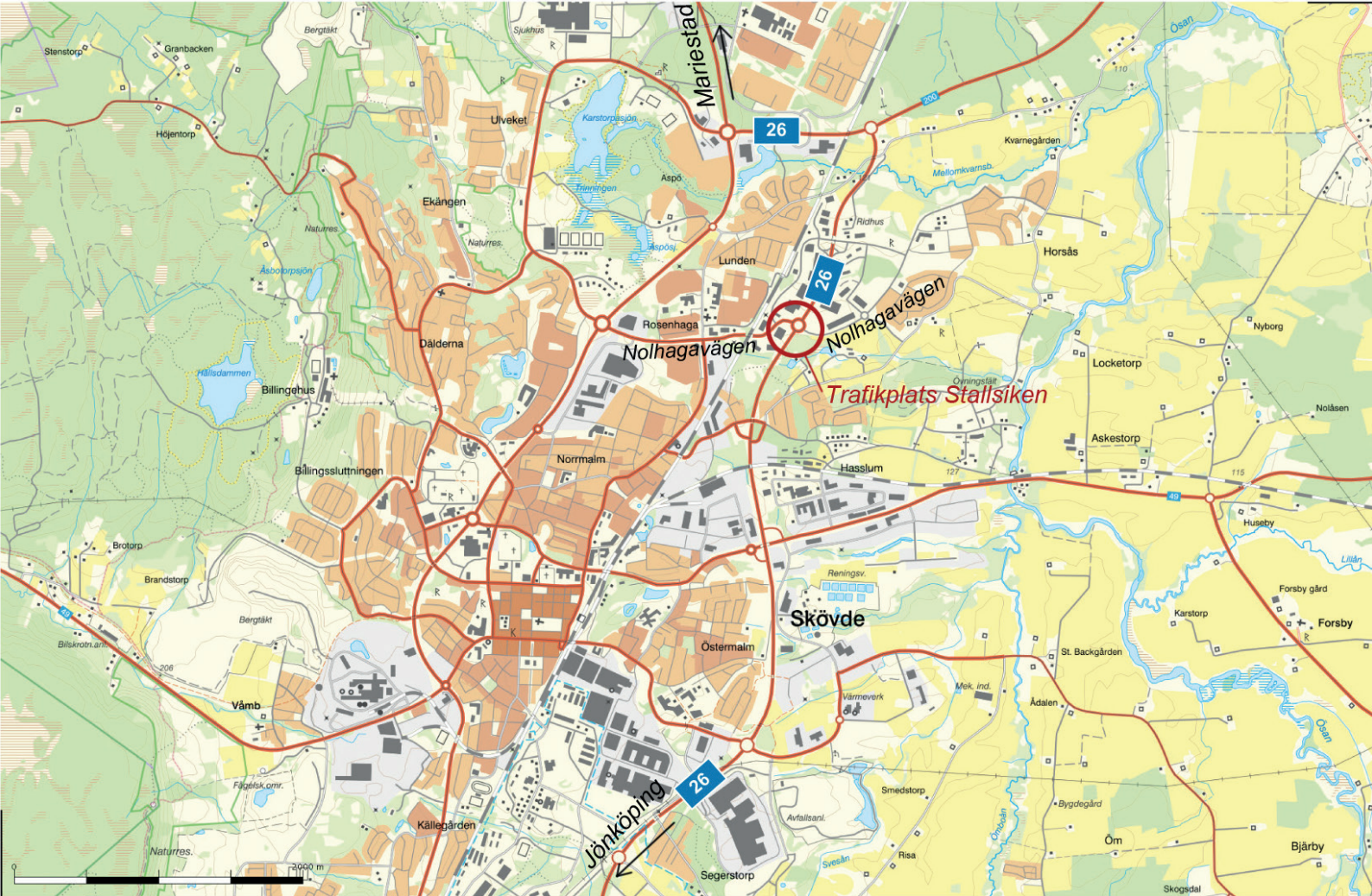
Detta gestaltningsprogram ingår i Trafikverkets vägplan för trafikplats Stallsiken i Skövde, Västra Götalands län.

Gestaltningsprogram upprättas för alla vägprojekt för att säkra en hög arkitektonisk kvalitet i väghållningen i enlighet med regeringens krav. Enligt väglagen (1999) ska en estetiskt tilltalande utformning eftersträvas och hänsyn tas till stadsbild, landskapsbild samt natur- och kulturvärden.

Gestaltningsprogrammet ska skapa en samsyn hos alla inblandade för projektets utformningsprinciper. Gestaltningsprogrammet ska föra vidare de gestaltungs-mål och krav som genomsyrat vägplanprocessen till nästa fas av projektering som är förfrågan för totalentreprenad.

Gestaltningsprogrammet knyter an till utformningsfrågor med hänsyn till staden och landskapet med sina natur- och kulturvärden. Vägens inre och yttre rum behandlar trafikantens närmiljö och vägens relation till det omgivande landskapet. Trafikanten har vägens inre rum nära inpå sig, det är en del av trafikantperspektivet.

Det inre rummet präglas av vägutrustning, t.ex. skyltar, vägräcken, belysningsstolpar, bullerskydd och stödmurar. En del av elementen i det inre rummet påverkar även det yttre rummet. Exempelvis påverkar buller-



skyddsskärmar vägens relation till omgivningen genom att skära av visuella och fysiska samband.

Vägens yttre rum relaterar till åskådarperspektivet där vägen blir en konstant del av det omgivande landskapet. En så tilltalande miljö som möjligt ska skapas för betraktaren vid sidan av vägen. Utformning av vägens yttre rum har också en tydlig koppling till arbetet med miljöbeskrivningen för projektet. Hänsyn tas till betydelsefulla områden som bevaras så långt som möjligt och förbättringsåtgärder blir en del av utformningen.

Gestaltningssprogram

Frågor som behandlas i gestaltningssprogrammet:

- Hur påverkas landskapsbilden?
Hur påverkar ombyggnaden av cirkulationsplatsen staden och den bebyggelse som vägen går igenom?
- Vilka befintliga estetiska värden i omgivningen ska särskilt beaktas och bevaras?
- Vilka gestaltungsaspekter är viktiga för att ombyggnaden ska ge ett gott eftermäle?

Arkitekturpolitiska mål

Riksdagen fastställde 1998 regeringens förslag ”Framtidsformer” (Prop. 1997/98:117), för att främja god arkitektur och formgivning. Följande sex nationella mål har angivits av regeringen för arkitektur och formgivning och är i tillämpliga delar aktuella för gestaltning och markanvändning i vägars närområde:

- Arkitektur, formgivning och design ska ges goda förutsättningar för sin utveckling.
- Kvalitet och skönhetsaspekter ska inte underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden.
- Kulturhistoriska och estetiska värden i befintlig miljö ska tas tillvara och förstärkas.
- Intresset för hög kvalitet inom arkitektur, design, formgivning och offentlig miljö ska stärkas och breddas.
- Offentligt och offentligt understött byggande, inredande och upphandlande ska på ett föredömligt sätt behandla kvalitetsfrågor.
- Svensk arkitektur, formgivning och design ska utvecklas i ett fruktbart internationellt samarbete.

Resultat från landskapsanalys

Befintliga vägförhållanden

Väg 26 är en nationell stamväg som sträcker sig genom en stor del av Mellansverige. Vägen har stor betydelse för studie- och arbetspendling, turism och inte minst för näringslivets transporter. Den aktuella delen av väg 26 är ett viktigt stråk för kollektivtrafiken och ingår i ett pendlingsstråk mellan Mariestad och Skövde.

Hastigheten förbi korsningen är 80 km/t. Väg 26 är primär transportled för farligt gods. Skyltad hastighet på Nohagavägen öster om cirkulationen är 60 km/t och på Nohagavägen väster om cirkulationen är det 40 km/t.

Både den kommunala exploatering som skett i området Stallsiken och det växande bostadsområdet nordöst om Stallsiken har medfört, och kommer att medföra, en stor trafikökning och därmed att framkomligheten i korsningen är begränsad.

Västra stambanan går ca 250 m väster om väg 26. Det finns en port under järnvägen för Nohagavägen.

Väg 26 har en vägbredd på 11 meter. Befintlig cirkulationsplats färdigställdes 2008. Den har en rondelldiameter på 69 meter och körbanans bredd är 6 meter.

Nohagavägen ärtrafikerad av buss och det finns en busshållplats i den östra delen av utredningsområdet på vägens norra sida.

Befintlig gång- och cykelväg

För oskyddade trafikanter finns idag en gång- och cykelväg samt en tunnel under väg 26 strax söder om cirkulationsplatsen. Gång- och cykelvägen korsar väg 26 planskilt under en sluten plattramsbro.

Gång- och cykelvägen är ett viktigt stråk som förbinder handels- och bostadsområden på den östra sidan av väg 26 med den västra sidan.

Omgivande miljö och landskap

Cirkulationsplatsen vid Stallsiken ligger på gränsen mellan odlingslandskap och tätort. Landskapet i anslutning till cirkulationsplatsen domineras av det kringliggande handelsområdet som genomskärs av väg 26 från norr till söder. Storskaliga byggnadskomplex med tillhörande stora parkeringsytor återfinns norr och öster om cirkulationsplatsen. Mot sydost avgränsas vägområdet av ett sumpskogsområde bestående av övervägande lövträd som ek, björk och al.



Bild 2. Flygfoto med aktuellt utredningsområde med befintlig cirkulationsplats vid Stallsiken i Skövde. (Lantmäteriet)

Norr om cirkulationsplatsen finns en vegetationsridå utmed östra sidan om väg 26. Unga björkar bildar en oregelbunden trädrad och slyvegetation växer i anslutning till vägdiket. Öster om cirkulationsplatsen finns en relativt nyplanterad lönnrad längs med Nollhagavägen på den norra sidan av vägen. På väster sida om väg 26 finns även några enskilda träd finns planterade i slänten utmed gång- och cykelvägen.

Rondellytan består av en terrängmodellerad gräsbevuxen kulle med tre små rönнар. Blomrika vägkanter återfinns i slänterna nord och cirkulationsplatsen.

Stads- och landskapsanalys

Väg 26 ligger på bank genom den södra delen av utredningsområdet. Vägmiljön är storskalig och känns huvudsakligen anpassad för motortrafikens framkomlighet. Vägrummet kring väg 26 har en tydlig nord-sydlig riktning men sväller ut över klippta grässlåtar och de öppna parkeringsplatserna vid Stallsiken. Cirkulationsplatsen ligger lägre än intilliggande fastigheter väster om den. Karaktären blir här mer diffus. Visuellt är landskapsrummet rörigt med många vertikala element som till exempel belysningsstolpar, flaggor och stora höga reklamskyltar som "skriker" på uppmärksamhet.

Trafikanterna har ingen genomsikt i rondellen. Från cirkulationsplatsen får man däremot fina utblickar över de delar som finns kvar av odlingslandskapet i öster.

Från Nollhagavägen kan man skymta vattenytan på den damm som ligger i ravinen vid Troentorp.



Bild 3. Många vertikala element som till exempel belysningsstolpar, flaggor och stora höga reklamskyltar gör vägrummet rörigt.



Bild 4. Befintlig gång- och cykelport som tas bort.

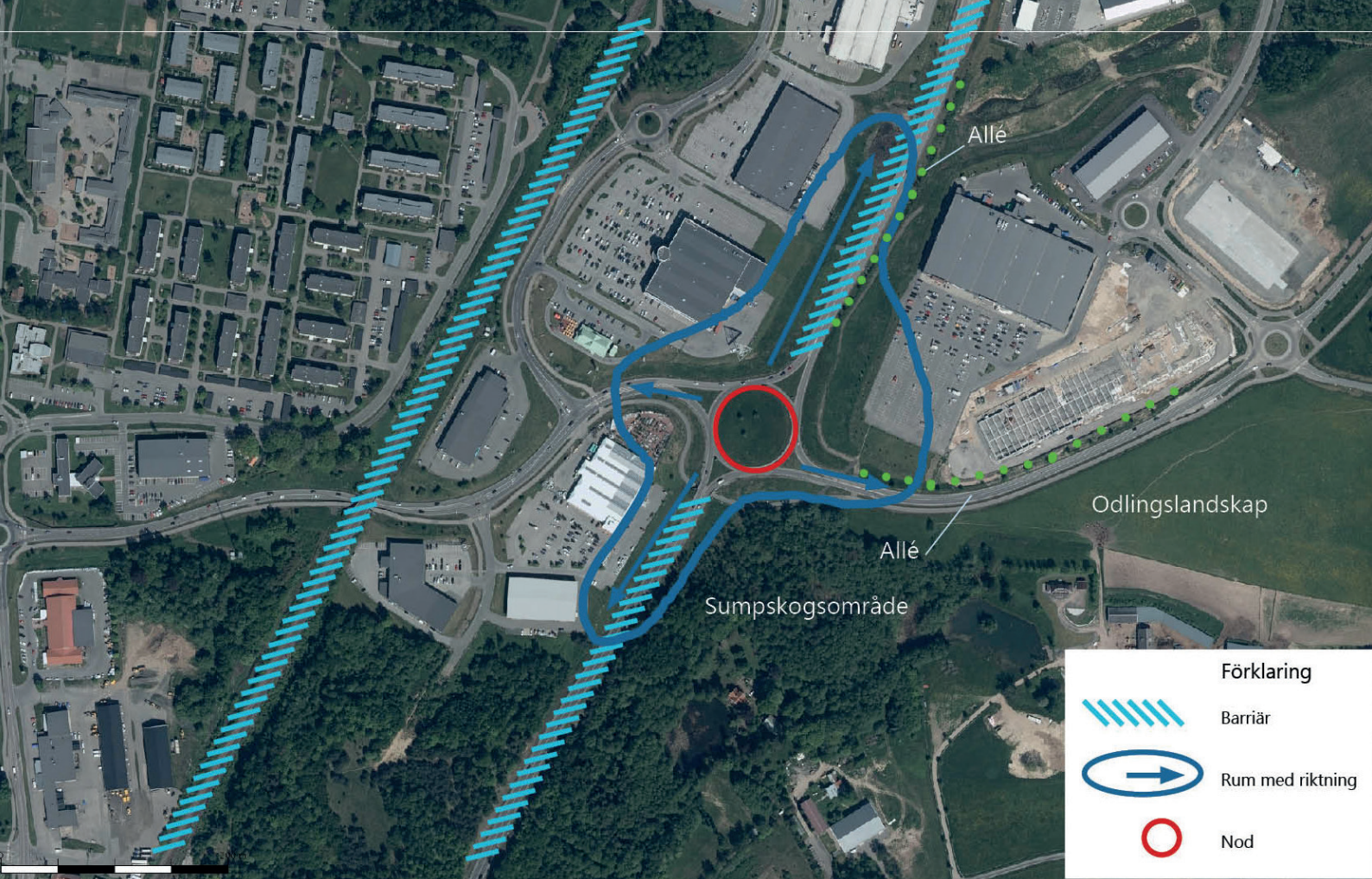


Bild 5. Stads- och landskapsanalys vid trafikplats Stallsiken.

Målpunkter

Målpunkter i området kring Stallsiken är framförallt de butiker, restauranger och verksamheter som finns etablerade i handelsområdet i direkt anslutning till cirkulationsplatsen.

Väster om järnvägen ligger flera stora bostadsområden med flerbostadshus.

Öster om utredningsområdet finns ett relativt nybyggt bostadsområde, Trädgårdsstaden, med en förskola intill Nollhagavägen.

Skövde ryttnärförening ligger intill väg 26 norr om utredningsområdet.

Rörelsemönster

För fordonstrafiken är väg 26 genom Skövde ett stort stråk, en "pulsåder", som binder samman de olika stadsdelarna och målpunkter i staden med varandra. Lokaltrafiken blandas med en stor mängd genomfartstrafik.

Nollhagavägen är ett stort stråk in mot de norra stadsdelarna i Skövde. Vägen binder samman de nya bostadsområdena i öster med de centrala delarna av staden.

För de oskyddade trafikanterna utgör järnvägen och väg 26 kraftiga barriärer. Gående och cyklister hänvisas till portar för att korsa både järnvägen och väg 26.

Korsningspunkten vid Stallsiken är en viktig nod som binder samman bostadsområdet öster om Stallsiken med handelsområdet och vidare in mot staden. Passagen vid väg 26 sker planskilt genom porten under vägen söder

om cirkulationsplatsen. Befintlig gång- och cykelväg leder vidare in mot stadsdelarna väster om järnvägen.

Naturmiljö

En björkrad finns nordost om cirkulationsplatsen. Trädraden är mycket ung och träden är sannolikt framgallrade ur spontanuppslag. Den omfattas därmed inte av generellt biotopskydd. Ytterligare en trädrad av lönnar finns öster om cirkulationsplatsen längs Nollhagavägen. Även denna trädrad är ung och sannolikt planterad av gestaltningsmässiga skäl för handelsområdet och omfattas inte av generellt biotopskydd.

Vid naturvärdesinventering påträffades vanlig groda och vanlig padda i naturområdet sydost om cirkulationsplatsen. Arterna är skyddade enligt artskyddsförordningen §6. Sydost om cirkulationsplatsen finns även två områden som har pekats ut i Skogsstyrelsens nyckelbiotopsinventering och länsstyrelsens inventering av lövskogar. Nordväst om cirkulationsplatsen finns blomrika vägkanter, sandiga marker och en dagvattendamm. Inom hela utredningsområdet förekommer de invasiva arterna blomsterlupin, kanadensiskt gullris och jättebalsamin.

Se Plan- och miljöbeskrivning för utförlig beskrivning av naturmiljö.



Bild 6. Björkrädrad längs med väg 26 norr om cirkulationsplatsen.



Bild 7. Sumpskogen sydöst om den planerade trafikplatsen. (Foto Magnus Lundström, Jakobi Sustainability AB)



Bild 8. Målpunkter och ytanvändning i anslutning till trafikplats Stallsiken.

Kulturmiljö

Inga riksintressen, statliga byggnadsminnen, utpekade byggnader, fornlämningar eller andra kända kulturmiljövärden finns registrerade inom utredningsområdet.

Utredningsområdet är beläget i ett tidigare odlingslandskap som har formats av naturen och genom människans brukande av landskapet. Inlandsisen har skapat de små moränryggarna som löper i öst-västlig riktning i en stor del av området. Det vatten som runnit till har efterhand skapat bäckraviner. De naturgeografiska förutsättningarna har gett människor goda livsvillkor, från tidiga stenålderns jaktmarker till 1900-talets jordbrukslandskap. Under historisk tid har området tillhört Skövde landsförsamling. Här har staden Skövde övergått i landsbygd. Kulturlandskapet, med ett nätverk av gårdar, åkrar och utmarker, har en åtminstone 2000-årig kontinuitet. Idag präglas området runt trafikplats Stallsiken av de handelsområden som etablerats här under det senaste decenniet samt den befintliga infrastrukturen. Ur ett historiskt perspektiv är detta en utveckling som skett nyligen och under mycket kort tid.

Den del av det äldre kulturlandskapet som någorlunda bevarats är den kring gårdarna Stallsiken och Troentorp. Till skillnad från övriga delar av influensområdet präglas den miljön inte av väg 26 och sentida exploatering. Kartstudier har visat att gårdarna har anor från åtminstone 1700-talet och kring dem har en del av den tidigare landsbygdsmiljön fått vara kvar. I bäckravinen sydost om den befintliga cirkulationsplatsen finns även gårdarnas kvarndammar och rester av kvarnarna som en gång varit typiska för området i stort.

Se Plan- och miljöbeskrivning för utförlig beskrivning av kulturmiljö.

Byggnadstekniska förutsättningar

Den naturliga jorden inom aktuellt utredningsområde utgörs under ytskikt och fyllning huvudsakligen av silt, siltig lera och sand i varierande jordlagerkonstellation. Från tidigare undersökningar har även organiska jordlager bestående av torv, dy och gyttja påträffats söder om befintlig cirkulationsplats i form av två bäckraviner inom aktuellt utredningsområde. Det organiska jordmaterial som återfunnits i läge för dessa bäckraviner har grävts ur under den befintliga vägbanan och återfyllts i upp till ca 8 m hög bank.

Se Plan- och miljöbeskrivning för utförlig beskrivning av geotekniska förhållanden.

Känslighet och potential

Platsen för den planerade trafikplatsen kring dagens cirkulationsplats vid Stallsiken utgörs av ett storskaligt vägrum som i sig inte är speciellt känsligt för förändring. Omgivningen som är hårt exploaterad med storskaliga handelsområden är inte heller känslig för den utbyggnad som trafikplatsen innebär. Korsningen har stor potential att förändras och bli en tydlig och mer stadsmässig del av staden. För oskyddade trafikanter skapas en passage som blir en tryggare och säkrare miljö.

Sumpskogsområdet i sydöst är ett mer betydelsefullt och känsligt område. Stora värden finns i att minimera intrånget i den och bevara den uppväxta vegetationsridån som definierar vägrummet.

Eftersom trädraderna i nordöst fortfarande är små är de ur gestaltnings-synpunkt inte tongivande. De är ändå värda att skydda och bevara då de på sikt kommer att växa upp och tillföra kvalitéer till området genom att ta ner skalan, rama in vägrummet och fungera som visuell avskärmning mot handelsområdet.

Gestaltningens mål

Trafikantperspektiv

Målen för vägens inre rum relateras till trafikantens perspektiv. I gestaltningen av det inre rummet eftersträvas en konsekvent och tydlig utformning som underlättar trafikantens orienterbarhet och samspelar med aspekter gällande trafiksäkerhet. Det inre rummet präglas bland annat av den utrustning som är nödvändig för den aktuella vägsträckan; räcken, belysning, stödmurar, skyltar, bullerskydd, konstbyggnader. Vägens inre rum kan också präglas av en medveten användning av vegetation för att inrama, skapa utblickar eller skärma av vägrummet mot omgivande landskap.

Åskådarperspektiv

Vägens yttre rum relateras till ett åskådarperspektiv. Det övergripande målet med utformningen av det yttre rummet är att anpassa ombyggnaden av vägen till värden och strukturer i det omgivande landskapet. Avsikten med gestaltningen är att skapa en så tilltalande miljö som möjligt för betraktaren vid sidan av vägen. För den aktuella trafikplatsen är det framförallt kunder och besökare vid handelsområdet som kommer att påverkas av vägprojektet.

Övergripande gestaltningens mål

Utifrån trafikantperspektiv och åskådarperspektiv har ett antal övergripande gestaltningsavsikter eller gestaltningens mål formulerats samt även ett antal mer detaljerade mål för utbyggnaden av den aktuella trafikplatsen.

Utformningen av trafikplatsen och gång- och cykelvägen vid Stallsiken ska bidra till ett ökat intryck av stadsmässighet och ett tydlig och välordnat vägrum. Målsättningen med gestaltningen av platsen är att skapa en trygg, överblickbar och stadsmässig utformning för samtliga trafikanter. Trafikplatsens skala ska vara anpassad till stadsmiljön.

Utformningen av den nya trafikplatsen vid Stallsiken samordnas med övriga trafikplatser och cirkulationsplatser längs väg 26 genom Skövde för att skapa enhetlighet.

Gestaltningens mål kopplat till åskådarperspektivet är att skapa en tydlig angöring till handelsområdet. För de företag som driver verksamhet kring korsningen är en god tillgänglighet av stor vikt.

De viktigaste riktlinjerna för att gestaltningens huvudintentioner inte ska gå förlorade är att se till anläggningens helhet. Att se till både form och funktion och göra lösningar som är ekonomiskt hållbara. Att till exempel inte göra speciallösningar som inte är långsiktigt hållbara och som försämrar helheten. Prioritera att skapa en trygg och tillgänglig miljö kring anläggningen så att de oskyddade trafikanterna väljer att använda passagen.

Övergripande gestaltningens mål

- Stadsmässig och enhetlig utformning som hänger samman övriga delar av väg 26 genom Skövde.
- Anpassa vägrummets skala till stadsmiljön.
- Tydlig angöring till handelsområdet.
- Trygg miljö och överblickbar miljö för alla trafikanter men framförallt de oskyddade trafikanterna.

Utformningsförslag

Väg och cirkulationsplats

Projektet omfattar ombyggnation av den befintliga cirkulationsplatsen vid Stallsiken till en upphöjd cirkulationsplats med på- och avfartsramper till väg 26 samt anpassning av Nollhagavägen till den nya cirkulationens höjd.

Orienterbarhet och tydlighet i väg- och gatumiljön skapar mindre osäkerhet i användandet av vägrummet vilket medför att förutsättningarna för ett bra trafiktempo. Detta utformningsförslag bedöms som mest trafiksäkert för oskyddade trafikanter samtidigt som det ger stora möjligheter att anpassa cirkulationsplatsens utformning till omgivningen.

Väg 26 ligger i stort sett kvar i samma läge och nivå som befintlig väg. För att uppnå fri höjd på väg 26 utformas trafikplatsen som en upphöjd cirkulationsplats. Tack vare att vägbron där gång- och cykelbanan går idag rivs, har mindre justering av väg 26 gjorts. Vägen har anpassats i höjd vilket gjort att den nya cirkulationsplatsen har kunnat placerats i plan och profil för att optimera trafikplatsen till omgivningen.

Anslutningarna till den kommunala vägen Nollhagavägen har utformats i samråd med Skövde kommun. De utformas stadsmässiga och med ett gatuum i mindre skala än väg 26.

På Nollhagavägen, i korsningen med Norra Metallvägen, planerar kommunen en ny cirkulationsplats precis väster om det aktuella projektet. Anslutningen vid trafikplatsen utformas så att den hänger samman med cirkulationsplatsen samt med en tydlig koppling och en stadsmässig karaktär.

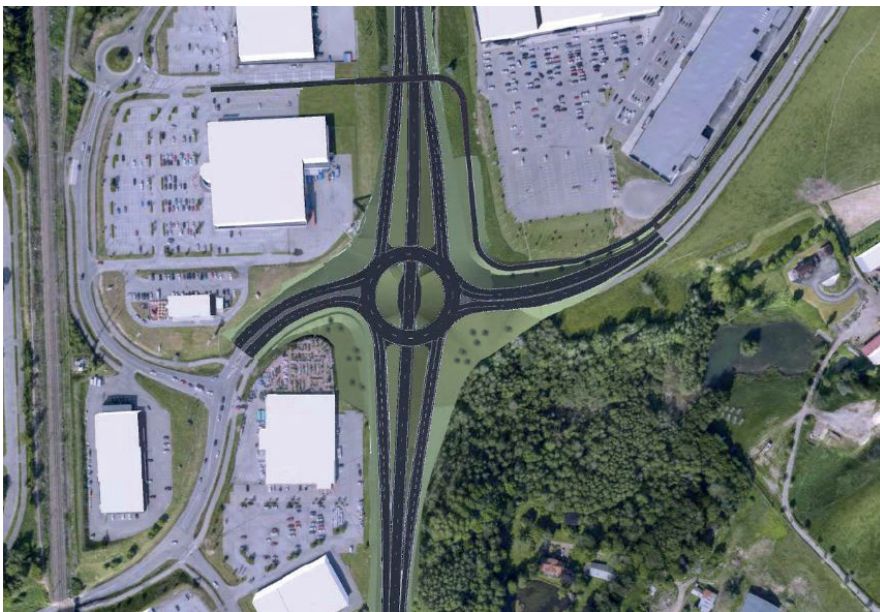


Bild 9. Vy över den planerade trafikplatsen vid Stallsiken.

Slänter vid ramper utformas generellt med en lutning på 1:2 för att göra så litet intrång i omgivningen som möjligt. Framförallt har stor vikt lagts vid att minimera intrånget i sumpskogen med värdefulla naturvärden sydöst om trafikplatsen.

Gång- och cykelväg

För att skapa en säker och trygg passage förbi väg 26 planeras gång- och cykelvägen norr om cirkulationsplatsen, att anläggas på en bro över väg 26.

Den nya gång- och cykelvägen ansluter till det kommunala cykelvägnätet. På väster sida om väg 26 ansluts den till Norra Metallvägen, mellan Mio och Biltema och på den östra sidan till gång- och cykelvägen utmed den norra sidan av Nohagavägen.

Utformningsförslaget innebär rivning av befintlig gång- och cykelbana samt vägbron som idag går under väg 26.

Terrängmodellering

Terrängmodelleringar ska generellt utföras med mjukt formade slänter och med stor radie i anslutning till intilliggande mark för att ge ett mjukare intryck.

Sydväst om cirkulationsplatsen, där befintlig gång- och cykelväg tas bort, fylls marken ut och terrängmodelleras för att möta intilliggande fastighet på ett harmoniskt sätt.



Bild 10. Ytan som uppstår där befintlig gång- och cykelväg tas bort fylls ut och terrängmodelleras för att ge en harmonisk anslutning mot intilliggande fastighet (Plantagen).

Mot sumpskogsområdet i sydöst utformas vägsänkan närmast cirkulationen flackt. Ytan där gång- och cykelvägen tas bort terrängmodelleras för att återställa området och skapa en naturlig övergång mot sumpskogens bryn.



Bild 11. Ytan sydöst om cirkulationen utformas som en flack slänt för att skapa en naturlig anslutning mot sumpskogens bryn.

Nordöst om cirkulationen, mot handelsområdet, görs slänten från gång- och cykelvägen ner till befintlig parkeringsplats i lutning 1:4 för att möta marknivå på fastigheterna på ett mjukt sätt. Anslutning till intilliggande mark görs med stor radie, mer än radie 5 meter.

Sandmiljöer för insekter finns idag norr om cirkulationsplatsen. De påverkas av ombyggnationen. Åtgärder som återskapar denna typ av livsmiljöer i form av öppna sandmiljöer och blomrika vägkanter föreslås placeras i vägs slänten intill gång- och cykelvägen. Sandytor utformas långsträckta med naturligt mjuka former.



Bild 12. Nordöst om cirkulationen görs slänten utmed gång- och slänten med lutning 1:4. Sandytor som kompensering för de livsmiljöer för insekter som tas bort placeras i vägs slänten.

Byggnadsverk

Broar

Gestaltningens mål för utformning av de två vägbroarna i trafikplatsen broar är att ge ett luftigt intryck som ger trafikanterna på väg 26 goda möjligheter att överblicka vägen och landskapet även på andra sidan bron. Ett viktigt mål för utformningen är att broarna ska ge ett diskret men samtidigt elegant och sparsmakat intryck som samspelar med den omgivande stadsmiljön.



Bild 13. Vägbroarna utformas med stor spännvidd för genomsikt.

Broarna ska ha så stor spännvidd som möjligt med hänsyn till givna förutsättningar. Syftet är att ge så stor öppenhet som möjligt med genomsikt. Broarna ska också ha enkla, rena former och strama linjer.

Gång- och cykelbron utformas i sex spann för att skapa en luftig karaktär över väg 26 och mot handelsområdet i öster.



Bild 14. Gång- och cykelbron över väg 26 utformas i sex spann.

Samtliga broar ska utformas i slät, grå betong.

Markytor vid brofästen, brokoner och under brobanan utformas omsorgsfullt och med en stadsmässig karaktär. Ytorna under broarna utformas som välordnade plattytter med eller platsgjuten betong med mönstrad matris.

Det är också viktigt att broräcken på broar utförs på ett sådant sätt att de medger utblickar för trafikanterna i landskapet.



Bild 15. Exempel på stadsmässig och välordnad yta under bro och kring vingmur. (Google).

Stödmur

Gestaltningmål för utformning av stödmurar som behövs vid av- och påfartsramper samt längs med väg 26 är att de utformas så att de hänger samman med broarnas formspråk, skala och uttryck. Stödmurarna längs med väg 26 görs så låga som möjligt för att inte få en korridorskänsla.

Murarna föreslås bli cirka 70 cm höga och utföras i slät, grå betong. För ett öppet intryck och god sikt placeras murarna 1 meter från körbanekant.

Vegetation

Ny vegetation bidrar till att markera vägrummet och skapa en tydlig gräns mellan vägens yttre och inre rum. Användningen av vegetation är viktig för helheten i projektet. Träden ska bidra till att ge vägsträckan en karaktär.

Det är viktigt att medvetet jobba med vegetation och vegetationsstrukturer för att skapa god stadsmiljö i projektet. Detta görs med tydlighet och enkelhet i användningen av vegetation. Rytmer, höjd och volym är viktiga beståndsdelar i vegetationshanteringen. Vägrummets karaktär kan förtydligas med hjälp av vegetation och olika vegetationsstrukturers förhållande till varandra och till vägrummet. Träd bidrar även till förbättrad luftkvalité i staden.

Plantering av träd utmed båda sidor om väg 26 avgränsar vägrummets bredd.

Nyplantering av träd

Plantering av träd och annan vegetation kring vägen hjälper till att avgränsa och tätta till vägrummet kring trafikplatsen och ta ner skalan. Som ersättning för de träd som måste tas ned på grund av utbyggnaden föreslås nyplantering av stamträd. Nya träd kommer att planteras och trädraden förlängas så att den ersätter även de nedtagna björkarna.

Utmed gång- och cykelstråken där oskyddade trafikanter rör sig undviks täta planteringar. Istället väljs låga marktäckande planteringar och grup-

per av stamträd för genomsikt med tanke på trygghetsaspekten.

Enbart träd och buskar av inhemska arter används.

Ängsvegetation

Samtliga väglänter täcks med jord och etableras med vegetation. Unik ängsvegetation återskapas med hjälp av avbaningsmassor samt sådd av ängsfrön. Föreslaget växtmaterial ska vara anpassat till det omgivande landskapets naturtyp. Väglänter som sås in etableras med extensivt gräs med övervägande ängsfrö anpassat till platsen. Artsammansättning väljs i samråd med miljöspecialist för att återskapa blomrika vägkanter.

Slänter vid ramper med en lutning på 1:2 etableras förslagsvis med färdig ängsmatta för att undvika erosion under etableringstiden.



Bild 16. Ängsvegetation bidrar till blomrika vägkanter. (Foto Magnus Lundström, Jakobi Sustainability AB)

Cirkulationsmitt

Höjdskillnaden mellan väg 26 och den upphöjda cirkulationsplatsen föreslås tas upp med slänter i varierande lutning. Intill broarna är lutningen ca 1:2,5. Mot mitten övergår lutningen till 1:3. Slänterna planteras med marktäckande buskar och/eller ängsvegetation.

Befintlig vegetation

Befintliga trädrader av björk och lönn är relativt nyplanterade. Träden skyddas under byggtiden så att de inte skadas. Enstaka träd kommer att avverkas och ett antal träd i trädraden med lönnar längs Nohlagavägen kommer att flyttas längre norrut.

Intrång i sumpskogen sydöst om den planerade trafikplatsen undviks. Stora värden finns i att minimera påverkan på den och bevara den uppväxta vegetationsridån och brynet som avgränsar vägrummet.

Utrustning

Trafikplatsen vid Stallsiken och kringliggande ytor gestaltas med ett medvetet val av ingående material för att skapa ett harmoniskt och enhetligt trafikrum. Det ska vara tydligt att man är i Skövde. Vid val av material och ytskikt ska miljömässiga alternativ väljas i första hand och ett långsiktigt skötselperspektiv beaktas.

Miljön kring väg 26 är i sig inte känslig för en ombyggnation. Det är redan en miljö med mycket rörelse och många intryck. Det finns ändå en risk att trafikantupplevelsen kan bli rörig om för många tillägg och element adderas till miljön. Därför bör antalet tillägg i form av utrustning hållas nere. De tillägg i form av skyltar, räcken, belysning, mm som måste adderas till vägrummet samordnas med övriga delar av väg 26 genom Skövde.

Det kan vara mindre skillnader i uttryck men det är gynnsamt för helheten om de kommer från samma produktfamilj med liknande formspråk och i liknande material. Allt för att inte skapa en för splittrad miljö. Utrustning och anläggningskompletteringar, exempelvis skyltar, räcken och belysning, ska ges en konsekvent och medveten gestaltning gällande val av material och utformning. Utrustning väljs utifrån ambitionen att skapa en vägsträcka som upplevs vara väl omhändertagen och som i material och utformning har stadsmässiga kvalitéer. Avsikten är att bidra till en lugn trafikantupplevelse som tydligt kan bidra till att förstärka vägens stadsnära läge.

För att hänga samman med övriga ombygghästräckor av väg 26 ska galvaniserad utrustning som stolpar, väg- och broräcken m.m. väljas i projektet

Räcken

Bro- och sidoräcken utförs som galvaniserade rörräcken för att hänga samman med den övriga sträckan av väg 26 genom Skövde.

Räcken för gång- och cykelväg över bron ska utföras med genomgående överliggare och spjälgrind. Gång- och cykelräcken utförs galvaniserade för att harmoniera med övrig utrustning i vägmiljön. Samma typ av spjälgrindsrække ska fortsätta längs med gång- och cykelvägen på rampen.



Bild 17. Exempel på rörräcken som ger ett lätt och luftigt intryck. (Google)



*Bild 18. Exempel på gång- och cycleräcke med genomgående överligger och spjälgrind.
(Google)*

Skyltning

Trafikskyltning styrs av lagstiftning och kan inte påverkas mer än i relativt liten omfattning när det gäller placering, omfattning och utformning. I nästa skede ska en avstämning dock ske mellan projektets skyltansvariga och projektets gestaltungsansvariga.

Antalet skyltar och skyltstorlekar minimeras.

Placering av skyltar ska utföras med stor omsorg utifrån platsens förutsättningar och får inte förta upplevelsen av landskapet. Vegetation och bebyggelse bör användas för att ge vägmärket visuellt stöd. Skyltar placeras på ett sådant sätt att de inte skymmer utblickar från väg eller på annat sätt innebär störningar i omgivningen.

Det är viktigt att komma ihåg att baksidan av skyltar har lika stor yta som framsidan.

Stativ för stolpar för skyltar ska samordnas med övrig utrustning avseende form, färg, skala, material och så vidare. Formspråket ska vara rakt, enkelt och rent.

Belysning

Övergripande mål med belysningen är att ge en god visuell ledning och överblickbarhet liksom trygghet och estetiska värden för alla trafikslag.

Belysningen kring gång- och cykelbron ska bidra till att skapa en attraktiv plats så att gående och cyklister väljer att använda gång- och cykelvägen. Samtidigt måste anläggningen vara motståndskraftig mot vandalisering och lätt att underhålla.

Ny belysning anpassas i samråd med Skövde kommun till befintlig belysning på anslutande kommunala gator. Vid passage över väg 26 används en avvikande typ av armatur. Skövde kommun har även önskemål om effektbelysning av broarna.



*Bild 19. Befintlig belysningsarmatur vid gång- och cykelväg längs med Nolhagavägen.
(Google)*

Drift och underhåll

I utformningsförslaget finns två stycken driftfickor placerade utmed väg 26 i cirkulationens mitt för att underlätta skötsel och underhåll av anläggningen.

Släntlutningar och planteringsytor är utformade för att underlätta och minimera skötselinsatsen. Förslaget växtval görs med ambitionen att planteringsytorna ska sluta sig snabbt. Slänter utmed trafikplatsens ramper kan med fördel skötas och slås från ramperna.

De öppna sandytor som anläggs som kompensationsåtgärd för naturmark i nordöst om cirkulationen kan skötas och hållas öppna då det finns möjlighet för driftfordon att arbeta från gång- och cykelvägen.

I det fortsatta gestaltungsarbetet ska ett långsiktigt och hållbart perspektiv även beaktas för att säkerställa framtida kvaliteter. Framtida drift- och underhållsmöjligheter och ekonomi är viktiga förutsättningar för projekteringen. I det vidare arbetet med projektet är det även viktigt att klargöra gränsdragningen gällande skötsel mellan Trafikverket och Skövde kommun.

Ur gestaltungs-hänsyn är dålig skötsel av anläggningen en stor risk för slutresultatet. Det spelar ingen roll hur stora intentioner gällande gestaltning som bestäms under projekteringen om den färdiga anläggningen inte sköts och förvaltas på lämpligt sätt.

Projektets budget bör också innefatta utformnings- och gestaltungs-förslagen annars finns en stor risk att just gestaltungsningen bantas bort.



Bild 20. Driftfickor är planerade utmed väg 26 i cirkulationen för att underlätta skötsel och underhåll.

Rekommendationer inför fortsatt arbete

De intensioner som beskrivs i detta gestaltungsprogram ska föras vidare till nästa fas av projekteringen. De tankar och idéer som genomsyrat vägplaneprocessen ska även arbetas in i bygghandlingen. För att gestaltningen i ett projekt ska följa med ända in i byggskedet är det viktigt att de mjuka parametrar som beskrivs i så stor utsträckning som möjligt skrivs in i de tekniska beskrivningar som upprättas. Stor vikt ska läggas vid att beskriva de mjuka värdena och göra dem kalkylerbara så att de följer med hela vägen till färdig anläggning.

Särskilt viktiga punkter att ta med och utreda vidare i nästa skede är:

- För nyplanterade träd, planteringsytor och ängsytor ska inte bara krav på arter ställas utan även krav på tillväxt och täckningsgrad.
- Val av växtsammansättning görs i samråd med Skövde Kommuns stadsträdgårdsmästare.
- Val av växtsammansättning för ängsytor som anläggs med syfte att åter skapa blomrika vägkanter görs i samråd med miljöspecialist.
- Utformning av sandiga miljöer för insekter görs i samråd med miljöspecialist.
- Broarnas utformning kravställs i teknisk beskrivning i förfrågan för totalentreprenad.
- Murars utformning kravställs i teknisk beskrivning i förfrågan för totalentreprenad.
- Belysningsarmatur och stolpar längs med gång- och cykelväg samt effektbelysning av broar samordnas med Skövde kommun.
- En avstämning ska ske mellan projektets skyltansvariga och projektets gestaltungsansvariga för att optimera placering och minimera antalet skyltar.
- Upprätta skötselplan för att säkerställa rätt typ och tidpunkt för underhåll av träd, vegetationsytor och sandiga miljöer.

Källor

Trafikverket (2014). Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar - En handledning. Trafikverket. Publikation 2016:033.

Trafikverket (2014). Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt. Trafikverket 2014-10-17

Kartmaterial Lantmäteriet.se

Foton Jakobi Sustainability AB och Loxia Group AB

