

PM Gestaltungsprogram

Riksväg 13 förbi Assmåsa

Sjöbo kommun, Skåne län

Projektnummer: 107830

Vägplan, utformning av planförslag 2016-09-09



Innehåll

Inledning	4
Projektets bakgrund	4
Syfte med gestaltungsprogrammet	4
Landskapet idag - sammanfattning av landskapsanalys	6
Landskapsbild och karaktär	6
Mål - Gestaltungsavsikter	10
Sammanfattning av gestaltungsavsikter	10
Generella gestaltungsprinciper	12
Linjen i landskapet	12
Slänter och diken	12
Sparad och återställd vegetation	12
Återställande av befintlig väg	13
Områdesspecifika gestaltungsprinciper	14
Område A och C - Öppet odlingslandskap söder och norr om rasbrant	15
Område B - Rasbrant	15
Område D - Förbi Assmåsa gård	16
Område E - Öppen mark och kulle norr om Assmåsa gård	18
Område F - Låglänt torvområde	20
Område G - Skogssluttning i norr	21

Trafikverket

Postadress: Nordenskiöldsgatan 4, 211 19 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Riksväg 13 förbi Assmåsa, PM Gestaltungsprogram

Författare: Jenny Rüter, Tyréns AB

Dokumentdatum: 2016-09-09

Projektnummer: 107830

Ärendenummer: TRV 2014/94997

Version: Granskningshandling

Kontaktperson: Magnus Wallin

Foto: Mari Holm och Emil Ölmedal

Illustration: Jenny Rüter, Elouise Le Veau, Mari Holm

Inledning

Projektets bakgrund

Trafikverkets planerar att bygga om riksväg 13 vid Assmåsa, mellan Ystad och Sjöbo, i Sjöbo kommun. Partiet förbi Assmåsa har bedömts ha hög risknivå för trafikanter med låg trafiksäkerhet, bristande framkomlighet och bärighet. Vägen är smal och har en problematisk linjeföring vid ett parti med bebyggelse i vägens direkta närhet. Marken har mäktiga torvlager och vid högt vattenstånd finns risk att fordon vid avåkning kan komma i kontakt med vatten, vilket kan leda till allvarliga konsekvenser.

I den tidigare planläggningsprocessen har tre alternativa lösningar utretts; ombyggnad i och intill befintlig sträckning (blå korridor) samt två alternativa och delvis överlappande korridorer öster om Assmåsa (grön respektive röd korridor). I den processen togs en landskapsanalys och gestaltungsprogram för val av alternativ fram.

Efter att Sjöbo kommun och Länsstyrelsen yttrat sig över alternativen har Trafikverket beslutat att gå vidare med alternativet blå korridor - ombyggnad i och intill befintlig vägsträckning. Vägplan tas därför fram för detta alternativ, där detta PM Gestaltungsprogram utgör en del. Den tidigare framtagna ”Fördjupade landskapsanalys, gestaltungsavsikter samt gestaltungsprogram för val av alternativ” ligger till grund för detta gestaltungsprogram. I dokumentet som du nu har framför dig görs en sammanfattning av landskapsanalys och gestaltungsavsikter som utarbetades i tidigare dokument, men för utförligare läsning hänvisas till fullständig rapport.

Gestaltungsprogrammet är ett verktyg i det fortsatta gestaltungsarbetet och det tidigare framtagna gestaltungsprogrammet anpassas, fördjupas och konkretiseras nu utifrån den valda sträckningen.

Syfte med gestaltungsprogrammet

Syftet med gestaltungsprogrammet är att i möjligaste mån anpassa vägen och vägmiljön till det omgivande landskapet och minimera störningsmomenten och vägens barriärverkan. Vägrummet ska ge resenären en omväxlande och intressant resa som också är trafiksäker.

Förutom de givna förutsättningarna behandlar gestaltungsprogrammet vägens övergripande gestaltungsidé i förhållande till omgivningens karaktär och efter vilken princip de olika delsträckorna ska utformas.

Olika åtgärder påverkar upplevelsen av landskapet i tid och rum. En ny väg som läggs i ny linje innebär omfattande förändringar i landskapet genom schakt och fyllnadsarbeten. Även t.ex. avverkning runt ny vägsträckning kan innebära att upplevelsen påtagligt förändras.

Upplevelsen av en ny väg inriktas på de boendes och trafikantens upplevelse av ny vägmiljö samt hur personer som rör sig inom influensområdet uppfattar ny eller förändrad väg.

Gestaltungsprogrammet är ett instrument för att innan detaljprojektering påbörjas formulera en bärande gestaltungsidé som sedan utvecklas vidare och konkretiseras. Det är ett levande dokument som är till hjälp i avvägningen mellan tekniska, estetiska och ekonomiska aspekter.

Viktiga aspekter att utreda i detta projekt

I denna vägombyggnad har några faktorer bedömts vara särskilt betydelsefulla att studera:

- Vägen i landskapet - vid utformning av väglinjen utgör landskapets olika karaktärsdrag, utgångspunkter för både lokalisering och gestaltning. Vägens läge påverkar i hög grad landskapets förändring.
- Trafikantupplevelsen - vägen kommer att upplevas av passerande boende och besökande i landskapet. För trafikanten, som färdas längs sträckan, är vägrummet ett landskap i sig. Slänter, skogsriddåer, terrängformationer bildar rummets väggar. Trädalléer, bebyggelse skyltar, räcken, och växtlighet utgör rummets innehåll och längs detta rörelserum förändras landskapet. Korsningar, broar, skyltar och vegetation ger färdan en rytm och en upplevelse som bör vara trafiksäker, tydlig, lugn och grönskande.
- Siktlinjer mot omgivande natur- och kulturlandskap, som berättar för resenären var denne befinner sig.

Landskapet idag - sammanfattning av landskapsanalys

Riksväg 13 går i nord-sydlig genom området. Landskapet är i stora delar öppet och utgörs av odlingsmark, betesmarker och ett sankt torvområde med ett dike. Den nordligaste delen är skogsbeklädd liksom rasbranten i söder. Topografin är tämligen varierad med rasbranten ned från en flack odlingsplåtå i söder, till böljande odlingslandskap kring Assmåsa gård, flackare partier ned mot Snogeholmssjön och återigen en höjning av landskapet mot skogsområdena i norr. Berggrunden domineras av kalkhaltig lera, med inslag av moränryggar och isälvsavlagringar. Inom det låglänta mossområdet finns en stor mäktighet av torv och grundvattenytan ligger här ytligt.

Nuvarande sträckning av väg 13 har en historisk kontinuitet, med bara mindre förändringar i jämförelse med rekonoseringskartan från 1800-talet. I landskapet runtom vägen finns en stor förekomst av mägergravar. Ortnamnet Assmåsa berättar att mossen ansågs vara ett av de mest karaktäristiska landskapselementen i området. Ortnamnet är skapat av orden för trädslaget 'ask' och 'mosse'. Assmåsa by är omtalat för första gången på 1500-talet, och godset har sedan drivits av bland annat familjen Piper.

Landskapsbild och karaktär

Landskapet är idag tydligt präglad av herrgårdslandskapets stordrift med storskaliga odlingsmarker och ett rätlinjigt vägnät, kantat av alléer eller trädtrader. Samtidigt bidrar den varierade och böljande topografin samt inslagen av solitära träd och mägergravar med småskalighet och en variation av upplevelser.

Längs vägen kan skönjas fyra öppna landskapsrum av varierande karaktär från söder till norr.

Längst i söder finns ett storskaligt landskapsrum som är odlingsmark ovanpå en lermorän. Som gräns norrut ligger en skarp kant av skog och en starkt sluttande rasbrant. Norr om rasbranten breder ett nytt, platt och storskaligt odlingslandskap ut sig med ett stort inslag av mägergravar och underlagrat av glacial lera.

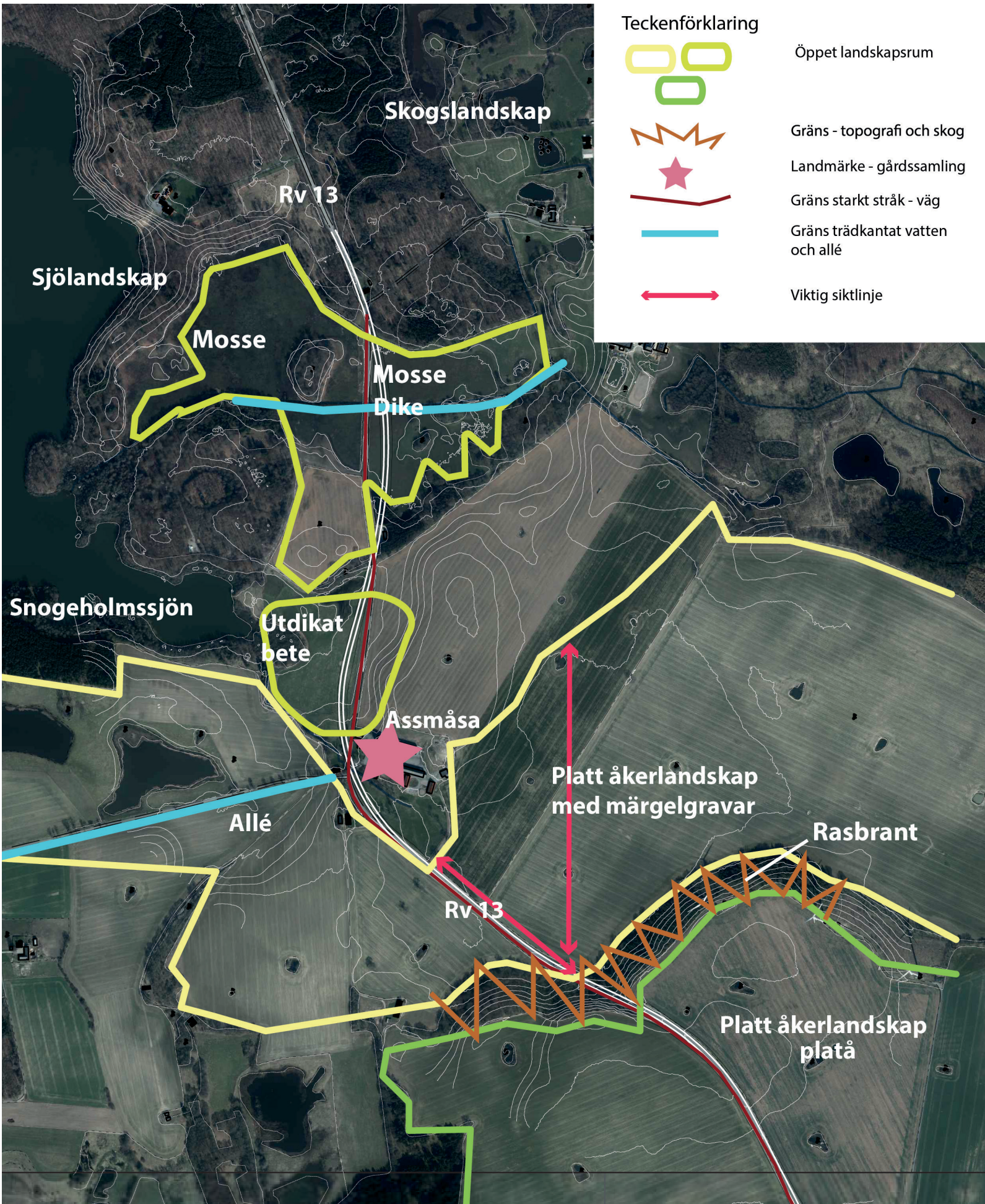
Norrut syns Assmåsa gård med sina alléer, trädtrader och byggnader som ett tydligt landmärke i kanten av bältet med moränkullar.

Siktstråken utmed vägen samt över de platta åkrarna är mycket karaktäristiskt för platsen. Detta storskaliga landskapsrum avgränsas i norr av moränkullarna och skogsridåer åt öster samt rasbranten i söder.

Norr om Assmåsa gård öppnar sig ett mindre landskapsrum som här är betesmark, lågt beläget och utdikat.

Norrut öppnar sig mossen, omgiven av skogsridåer, genomkorsad av det trädkantade diket och perforerad av moränkullar med bland annat ekdungar på.

Norra delen av området är ett skogsklätt slutet landskap, lite högre beläget på moränen.

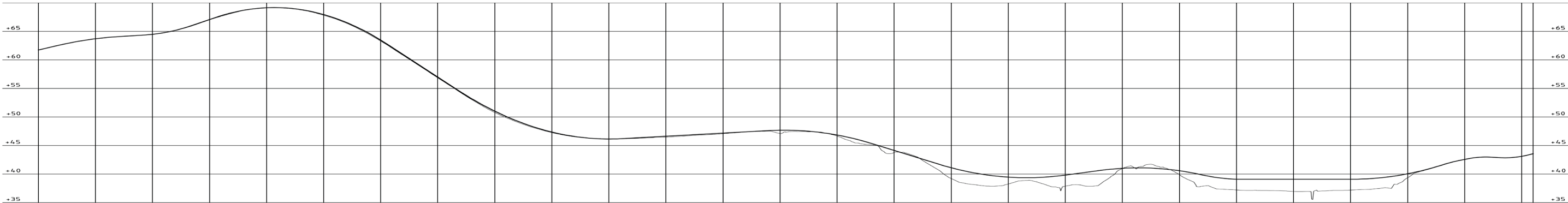


Landskapsbuds- och karaktärsanalys, omarbetning från "Fördjupad landskapsanalys, gestaltungsavsikter och gestaltungsprogram inför val av alternativ". Mörkröd linje visar befintlig sträckning, vit linje förslag på ny vägsträckning. Skala 1:1000

Vägens påverkan på landskapet

För att uppnå god trafiksäkerhet och tekniska krav kräver ombyggnaden av vägen en breddning och förstärkning av befintlig väg med större kurvradier. Vägbanan kommer att ligga ca 4 meter ovanför befintlig mark i anslutning till Assmåsa samt 2 meter ovanför omgivande mark i mossområdet. Kartan och punktlistan nedan sammanfattar de för landskapet mest betydelsefulla förändringarna.

- Rasbranten öppnas upp något på grund av breddning västerut med följd att träd avverkas i västra slänten.
- En sidoförskjutning av vägen i delar av det öppna landskapet.
- Breddning och väg med ökad radie och höjdläge genom Assmåsa gård
- Vägbank får en högre profil både norr om Assmåsa och genom mossområdet.
- Söder om torvområdet kommer vägen att gå genom ekbacke samt breddas genom skogen norrut.



Mål - Gestaltningsavsikter

Gestalttningsprogrammet utgår från de gestaltningsmässiga mål som utarbetats i ”Fördjupad landskapsanalys, gestaltningsavsikter och gestaltningsprogram för val av alternativ”. Fokus för dessa gestaltningsavsikter ligger på vilka karaktärer och värden som bör tas hänsyn till i landskapet. Aspekter som behandlas är vägens anpassning i nivå och läge, modellering av landskapet i vägens sidoområden, ökade bullernivåer, kopplingar till rekreationsområden, påverkan på värdefulla områden samt byggnadsverk som tillkommer i och med anläggning av ny väg.

Nedan sammanfattas dessa gestaltningsavsikter utifrån vald vägsträckning.

Sammanfattning av gestaltningsavsikter

En sammanfattning av gestaltningsavsikterna, som utgör målet för gestaltningsarbetet är att skapa:

- *En väg som ligger väl anpassad i naturlandskapet och visar dess värden*
- *En väg som ger upplevelser och motverkar monotoni.*
- *En väg där väggeometri och vägrum samspelar för optisk ledning och trafik-säkerhet, samt framhäver omgivningens kvalitéer*

Vägen och dess tillhörande anläggningar är ett byggnadselement. I möjligaste mån skall detta byggnadsverk anpassas till landskapet samtidigt som resenären ges en omväxlande och trevlig resa. Orienterbarhet ska främjas och kontraster i naturlandskapet och variation i rumslighet mellan öppet och slutet ska bevaras och eventuellt förstärkas. Viktiga utblickspunkter, landmärken och noder ska tas hänsyn till.

Linjen ska ges en harmonisk linjeföring som tar stöd i topografin. Inom korridorrens område kan linjeföringen anpassas för att undvika känsliga objekt, minska problematiska skärningar och ges ett harmoniskt läge i landskapet.

Slänter ska behandlas så att bevarande av befintligt marktäcke och vegetation kan sparas eller återställas i möjligaste mån.

Generella gestaltungsprinciper

Linjen i landskapet

Vägen färdas genom ett böljande landskap. I möjligaste mån ska väglinjen anpassa sig i höjd- och sidled runt moränkullar och andra topografiska variationer för att harmoniera med landskapet. Den befintliga vägen har snävare kurvor med ofta ganska rak sträckning mellan kurvorna. Den nya vägen kommer ha betydligt större kurvor men också i mindre grad tydliga raksträckor. Med varsam placering av linjen i landskapet för att både harmoniera med topografin och för att undvika värdefulla objekt, gör att man kan minimera negativ påverkan på områdets karaktär.

Den aktuella sträckans korsningar är mindre korsningar där gestaltungsavsikten är att korsningarna görs så tydliga som möjligt för god trafiksäkerhet och orienterbarhet.

Slänter och diken

Vägens utformning kommer att bilda nya slänter i landskapet, framförallt där vägen läggs betydligt högre än idag - t.ex. genom torvområdet eller i terräng där topografin behöver planas ut. Eftersom vägen på grund av större vägradier förskjuts i sidled, framförallt norr och söder om Assmåsa gård, kommer helt nya slänter uppstå och vägen ligga annorlunda i landskapet än idag. Genom ommodellering av mark, samt varsamt utformade och avrundade släntröner skall de nya lägena fås att smälta in i landskapet i möjligaste mån.

Målet är att slänterna ska uppfattas ha en mjuk övergång och smälta in i omgivande landskap och vara erosionsskyddade. Släntröner skall anpassas till släntrutning, släntröner i jordskärning bör avrundas med radie ≥ 5 m.

Vid sträckor med närliggande byggnader eller värdefull mark eller vegetation kan brant släntrutning med väl tilltagen släntrönsavrundning vara att föredra. Släntrutningen bör inte överstiga 1:4 utan räckes samt 1:2 med räckes. Slänter ska ges en jämn släntröts- och släntrönsavrundning. Slänter kan behöva anpassas till objekt som kulturminnen, hägnader, kulturvägar, kulturminnen i form av skyltar mm.

Sparad och återställd vegetation

Nya vägslänter och diken besås med en, för landskapet och det specifika området, anpassad gräsfröblandning som är speciellt framtagen för trafikmiljöer. I vissa delar används istället avbaningsmassor från platsen för att återetablera befintlig vegetation med många gånger en större mångfald av arter, se vidare under beskrivning av respektive område. 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.

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 platsspecifika fröbanken. Behövs det påföras ny jordmån används en jord anpassad 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.

Återställande av befintlig väg

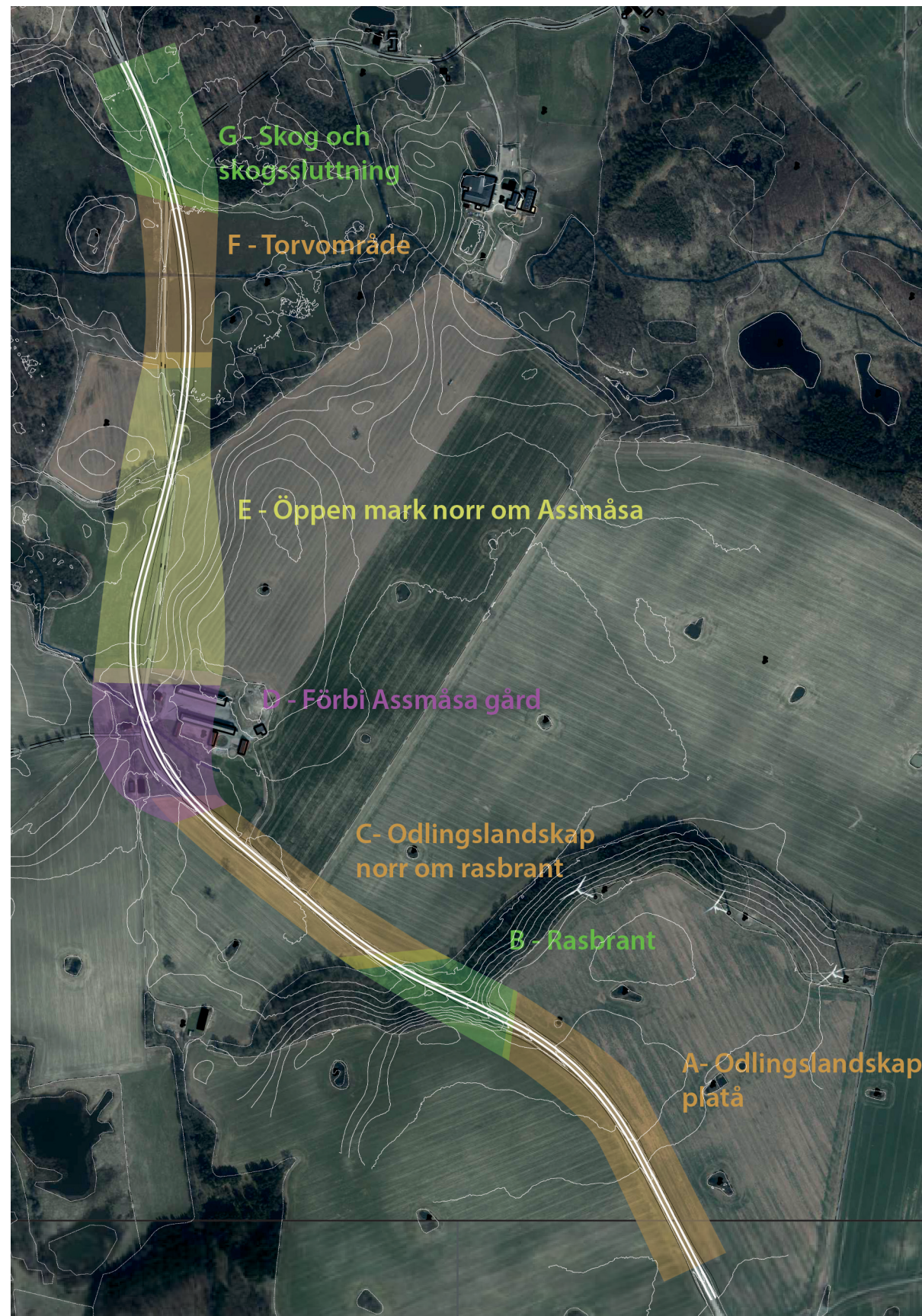
Längs de sträckor där vägen förskjuts i sidled ska den befintliga vägbanken rivas och återställas till odlingsmark, mosse eller skogsmark, beroende på i vilket sammanhang vägen ligger i. Schakt av befintlig vägbana och påförsel av jord skall ske till sådant djup och med sådant material att vegetationen eller markanvändningen blir den tilltänkta. I så stor utsträckning som möjligt ska avbanade massor från området användas.

För mossområdet innebär det schakt av befintlig vägbana ned till minst en meters djup under färdig mark, för att medge kontakt med grundvattnet. Därefter fylls marken upp med avbanad torv. De översta 10 centimetrarna anläggs med avbaningsmassor från mossens översta lager. Återställd mark med torv skall göras med överhöjning då torven kommer sätta sig något.

Återställd väg i odlingsmark ska fyllas med minst 60 cm jord (mineraljord och matjord). Avbanad jord från odlingsmark i området ska i första hand användas, i andra hand påförs jord med samma egenskaper som omgivande odlingsmark.

Områdesspecifika gestaltungsprinciper

De områdesspecifika gestaltungsprinciperna tar sin utgångspunkt i områdena A-G som redovisas i kartan nedan.



Området, med förslag på ny vägsträckning i vitt. Landskapet kring vägen har delats upp i olika områden som har sin specifika utmaningar, och som därför har fått specifika riktlinjer - "Områdesspecifika gestaltungsprinciper". Skala 1:1000

Område A och C - Öppet odlingslandskap söder och norr om rasbrant

Vägen skall i dessa delar generellt utföras med flacka slänter (1:4) för att smälta in i landskapet. Undantag sker med brantare, kortare slänter för anpassning mot särskilt skyddsvärde objekt samt i övergången mot rasbranten där slänterna övergår till en brantare lutning.

På slänterna och i diken 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.

Område B - Rasbrant

Målet med gestaltningen genom rasbranten är att göra intrånget så litet som möjligt så att mängden avverkad skog minimeras. Genom skogen anläggs vägen med branta slänter (lutning 1:2) och räcken för att spara så mycket av träden som möjligt. På grund av breddning av vägen mot sydväst ökar även utbredningen av slänter på denna sidan vägen. Av denna anledning kommer delar av skogen behöva avverkas på denna sidan. Detta kommer innebära att vägrummet och öppningen genom rasbranten kommer bli något bredare, se fotomontage nedan. Påverkan på landskapet har dock minimerats genom att vägbanan förutom breddningen ligger i samma läge, både i höjd- och sidled som idag.

Vägbansens släntfot på sydvästra sidan om vägen, i nederkant av rasbranten (till höger i bilden på fotomontage nedan) kan planteras med buskar och buskträd för att hjälpa till att förankra slänten i landskapet.

Om möjligt återförs avbaningsmassorna från platsen för att bevara den platsspecifika fröbanken. Behövs det påförs ny jordmån på slänter används en jordmån anpassad 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.



Rasbranten idag, sett nedifrån, mot sydost.



Rasbranten, fotomontage som visar effekt efter breddad vägbanan och slänter mot sydväst. Vägrummets öppning genom vegetationen blir något bredare, men vägbanan kvarstår i höjd och läge som idag.

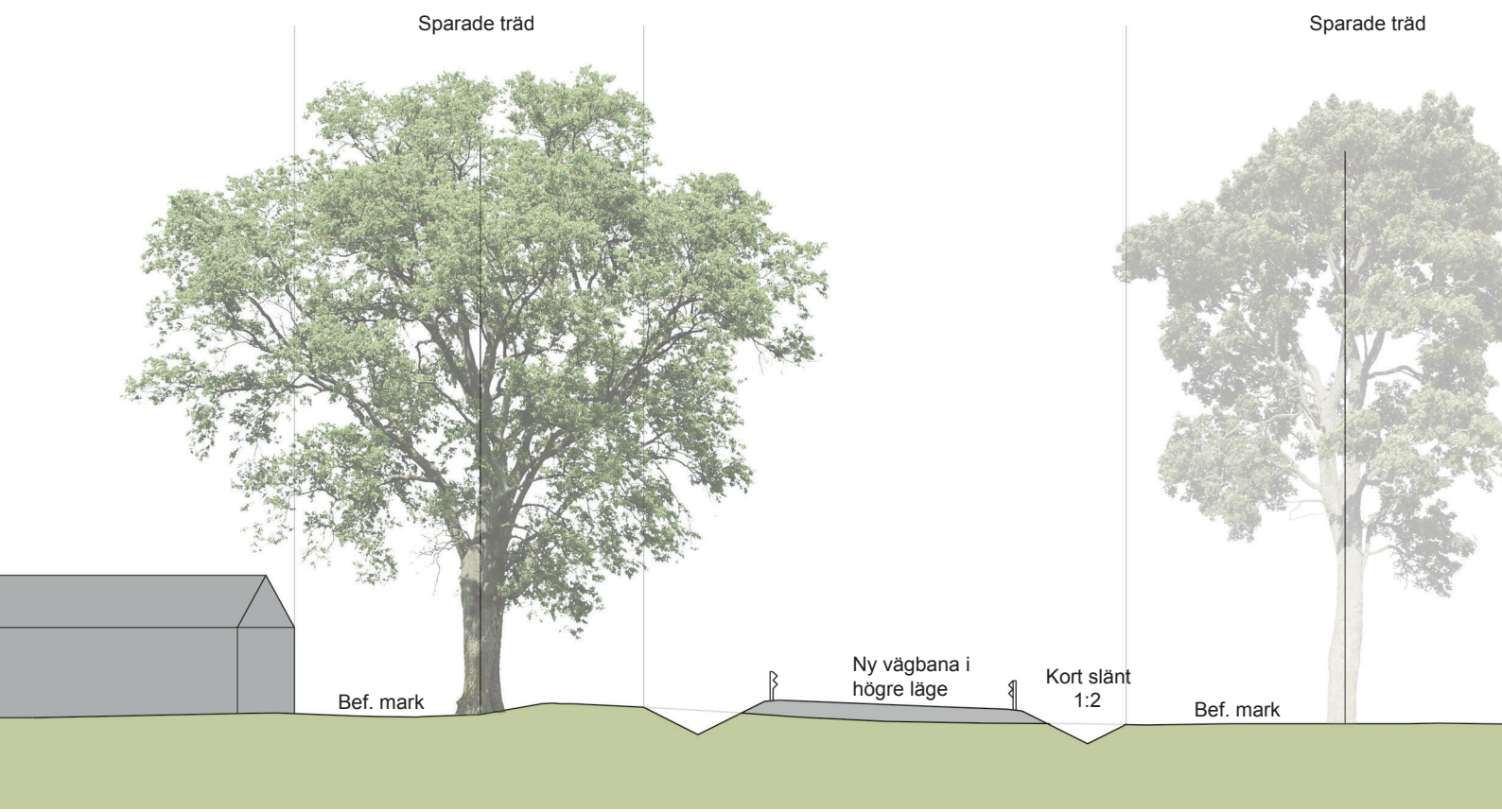
Område D - Förbi Assmåsa gård

Förbi Assmåsa gård går vägen genom ett känsligt kulturlandskap. Vägen hamnar här delvis i nytt läge och på en högre bank vilket ökar risken att vägen skall utgöra en barriär och upplevas som ett främmande element i godsmiljön. Förutom en värdefull helhetsmiljö finns också flera skyddsvärda objekt både utifrån natur- och kulturmiljövärden, exempelvis alléer, som måste bevaras i möjligaste mån.

Förbi Assmåsa anläggs vägen med korta slänter för att spara träd och andra skyddsvärda objekt i så stor utsträckning som möjligt. Trots detta behöver ett par stora träd avverkas, framförallt där vägen löper väster om befintlig väg i den norra delen av sträckan. Generellt kan träd som utgör delar av alléer bevaras, med undantag för ett träd i alléraden på östra sidan om den befintliga vägen.

Bullernivåerna är ett problem vid Assmåsa gård. Uppförande av bullerskärmar genom Assmåsa skulle innebära en fragmentering och en stor negativ påverkan på upplevelsen av kulturmiljön på platsen. Om bullerskärmar ändå måste uppföras bör detta göras i så korta partier som möjligt, med aktsamhet om viktiga utblickar, och med ett genomsiktligt material.

På slänterna och i diken skall i första hand påföras lämpliga avbanade massor från området. I andra hand påförs en jordmån för kulturmarksområden och frösås med en gräs- eller ängs- och gräsblandning.



Sektion förbi Assmåsa med högre bank och kortare slänter för att spara värdefulla objekt runtomkring.

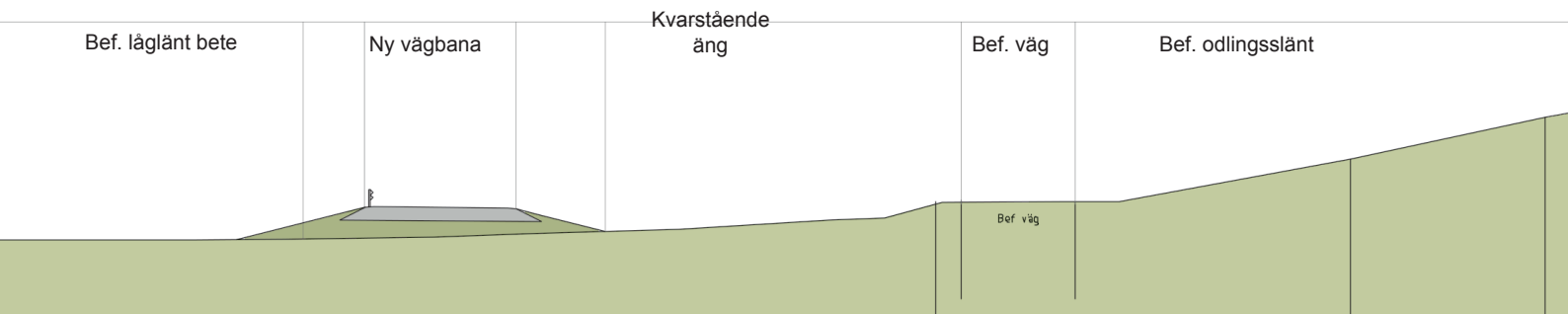
Vägen genom Assmåsa kommer av trafiksäkerhetsskäl behöva utökas med större radie och på högre bank, men med noggrann linjeföring för att påverka värdefulla objekt och miljöer så lite som möjligt. Dock kommer ett antal träd, bland annat de rakt fram i bilen, behöva avverkas och miljön kring Assmåsa gård kommer därmed öppnas upp mer mot ängsmarkerna i nordväst.



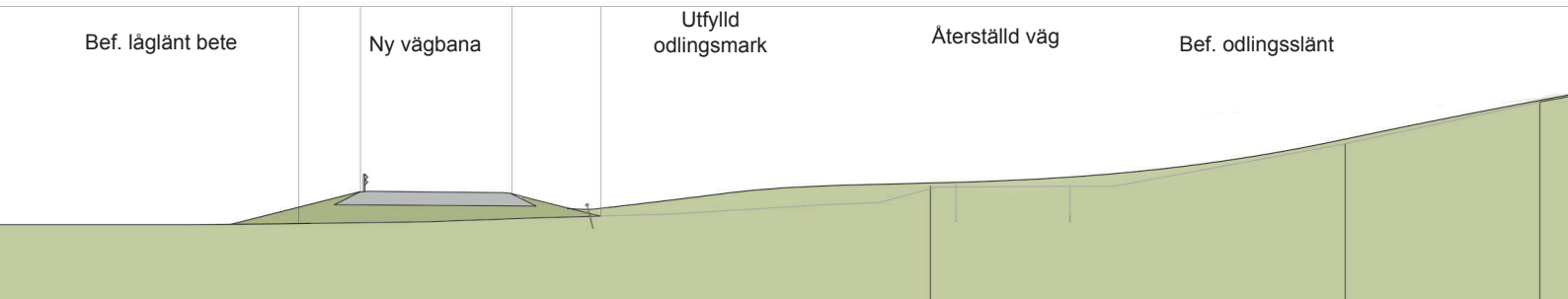
Område E - Öppen mark och kulle norr om Assmåsa gård

Norr om Assmåsa gård förskjuts vägen västerut och anläggs på en högre bank än befintlig väg. Utan särskild anpassning kommer sektionen se ut enligt sektion 1 nedan, vilket medför att vägen lämnar sitt tidigare läge i nederkant av odlingsslänten och bildar en mer fristående bank i det flacka landskapet. Detta skulle innebära en fragmentering av landskapet med kvarstående äng mellan jordbruksmark och ny väg, som blir för liten för att hållbart kunna brukas.

För att ge vägen ett harmoniskt läge i landskapet skall marken på markerad sträcka modelleras om, och odlingsslänten utökas så att vägen även fortsättningsvis löper i nederkant av slänten, enligt princip i sektion 2. Idag går vägen väldigt rakt bredvid kullen, vilket delvis upplevs främ-



Sektion 1, Norr om Assmåsa - utan markmodellering



Sektion 2, Norr om Assmåsa - Förslag på markmodellering som bidrar till att vägen "vilar" i landskapet och den befintliga slänten.



mande från landskapet. Trots större radier kan den nya vägen med sin mjukare form i denna sträckan till viss del vara en fördel sett ur ett landskapsbildssammanhang, såvida en varsam ommodellering av marken görs runtomkring.

I det fortsatta arbetet skall ommodellering studeras närmre med hjälp av t.ex. höjdkurvor i plan, för att skapa ett så harmoniskt sammanhang som möjligt.

På den östra sidan med utfylld mark anläggs jordbruksmark som utförs med avbanade massor från befintliga odlingsmarker i området.

Generellt i område E utförs slänterna flacka (1:4) för att få vägen att smälta in i det öppna landskapet. Undantag görs där vägen passerar nära känsliga objekt såsom träd eller naturvärden, där slänt utförs kortare och brantare. På västra sidan, mellan odlingskullen och den låglänta ängsmarken, kan eventuellt slänten också göras brantare för att förstärka känslan av att färdas på gränsen av odlingslänten och minska intrånget i betesmarken nedanför.

Längre norrut passerar vägen mellan moränkullar och förskjuts österut vilket kommer medföra avverkning av träd och en skärning genom en moränkulle. Den större mängden träd som påverkas är granar, vilka inte har någon värdefull påverkan på landskapsbilden. Däremot påverkas även ett par större lövträd.



Ovan : Träddridå med moränkullar med lövträd och granplantering, sett från moränkulle vid Assmåsa gård. På denna plats kommer vägen skära mer snett genom ridån, vilket medför att ett par av träden kan behöva fällas.

Nedan: Vy från träddridå, söderut mot Assmåsa gård till vänster i bild. Ny vägsträckning, inskissad med svarta linjer, kommer bryta träddridån i en annorlunda vinkel och därefter med större vägradier gå längre ned mot betesmarken (till höger i bild). Till vänster syns även den tydliga moränkullen vars slänter skall anpassas till den nya vägsträckningen.

Det översta jordlagret av den äng som avbanas i samband med vägbyggnationen på sträckan skall sparas och påföras på slänterna väster om vägen, i de delar som ansluter mot befintligt äng västerut. De delar som ansluter till odlingsmark - den östra sidans slänter och diken - påförs en jordmån för kulturmarksområden och frösås med en ängsfröblandning kompletterad med en blomsteråkerblandning.

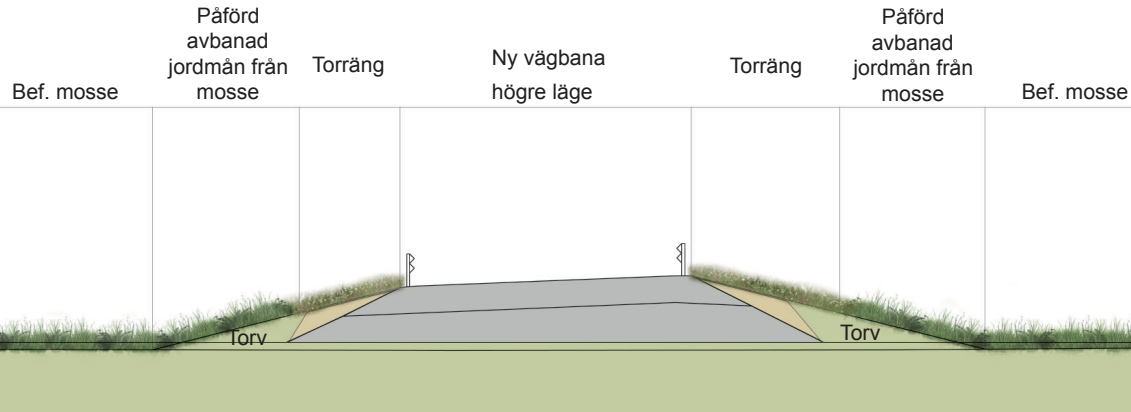
Område F - Låglänt torvområde

För att vägen genom torvområdet, trots sitt betydligt högre läge än idag, ska harmoniera med landskapet skall slänterna utformas flacka (max 1:4). Genom att man på denna sträckan använder vågräcken och pålning som bär upp vägen och bro behöver slänterna inte utföras bäriga utan kan till stor del utföras med återanvända massor och torv, vilket både minskar kostnaderna och möjliggör för den befintliga vegetationen att etablera sig i delar av slänterna.

Den översta jordmånen som avbanas vid anläggandet skall sparas och påföras vägsläntens nedra halva enligt sektion. I denna nedre del förväntas marken vara tillräckligt fuktig för att möjliggöra återställning av mossens nuvarande vegetation. De övre 50 cm av markprofilen skall i denna del utföras med avbanad torv, varav de översta 10 cm med den sparade översta jordmånen. De delar som anläggs med torv skall utföras med överhöjning för att minska effekten av sättningar.

Den övre halvan av slänten kommer troligen bli för torr för att kunna stödja mossens växtlighet. Här skall därför sås torrängsväxter för magra jordar som anläggs med lämplig överbyggnad för torräng.

Den mindre bro som blir nödvändig vid passagen över diket i torvområdet bör läggas så lågt som möjligt i det öppna torvområdet och bron bör inte utformas för att göra ett eget arkitektoniskt utspel utan skall anläggas på ett sätt som harmoniserar väl med omgivningen. Anpassning skall ske genom att minimera brons spännvidd och vinglängder. Detta kan åtgäddas genom att optimera dikessektion genom bro och optimera släntslutningar i broläge.



Sektion, princip för hantering av slänter och etablering av vegetation i torvområdet.

Område G - Skogssluttning i norr

Vägen löper i denna del nära befintlig sträckning i både höjd- och sidled.

Målet med gestaltningen genom skossluttningen och skogen är att göra intrånget så litet som möjligt så att mängden avverkad skog minimeras. Genom skogen anläggs vägen med branta slänter (lutning 1:2) med räcken för att spara så mycket av träden som möjligt.

Om möjligt återförs avbaningsmassorna från platsen för att bevara den platsspecifika 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.

