

GESTALTNINGSPROGRAM

Trafikplats Sikeå

Robertsfors kommun, Västerbottens län

Datum: 2021-06-08

Objektnummer: 176657

VÄGPLAN



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå.

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: GESTALTNINGSPROGRAM

Författare: Ylva Tomasdotter, Emma Arvidsson, Sweco

Dokumentdatum: 2021-06-08

Objektnummer: 176657

Kontaktperson: Gunilla Björklund, Trafikverket

Konsult: Sweco

Bilder: Trafikverket och Sweco, där inget annat anges.

INNEHÅLL

INLEDNING	3
Syftet med gestaltungsprogrammet	3
Projektbeskrivning.....	3
Projektmål	5
FÖRUTSÄTTNINGAR	5
Befintlig väg	5
Olika perspektiv	5
Landskapsanalys	6
Landskapskaraktärer	6
Åkerlandskap	7
Skogslandskap	8
Villabebyggelse.....	8
Industribebyggelse.....	8
Landskapselement.....	9
1. Rundlogen	9
2. Fackverksmast.....	9
3. Spiran	9
Känslighet och potential	9
ÖVERGRIPANDE GESTALTNINGSPRINCIPER	11
Sidoområden.....	13
Återställning	13
Byggnadsverk	13
Effektbelysning	14
Vegetation sidoområden och droppformad rondell	15
Vägutrustning.....	15
Räcken.....	15
Trummor	15
Belysning	15
PLATSSPECIFIKA GESTALTNINGSPRINCIPER.....	17
Bussvändsling och pendlarparkering	17
Belysning bussvändsling och pendlarparkering	18
Gestaltning av droppformade rondeller	18
FORTSATT ARBETE	20

Inledning

Syftet med gestaltungsprogrammet

Enligt Trafikverkets verksamhetsplanering ska samtliga vägobjekt innefatta ett aktivt arbete med gestaltungsfrågor. Gestaltungsprogrammet är ett resultat av en arbetsprocess. Syfte med gestaltungsprogrammet är att beskriva landskapets förutsättningar, analysera hur nytt vägförslag påverkar omgivningen, föreslå gestaltungsprinciper för att säkerställa en god landskapsanpassning och bidra till en attraktiv miljö för alla trafikanter.

Projektbeskrivning

I samband med projektering av vägsträckan Sikeå–Gumboda på E4 konstaterades att korsningen mellan E4 och allmän väg 651/667 i Sikeå är problematisk och att olyckstillbud uppstår. I trafikutredningen har Trafikverket kommit fram till att det är lämpligt att anlägga en planskild trafikplats i korsningen.



Figur 1. Orienteringskarta över utredningsområdet.

Under arbetets gång med en ny planskild trafikplats har flera alternativ studerats för att hitta den bästa möjliga lösningen för platsen. Först studerades om väg 651/667 skulle gå över eller under befintligt E4. Ur landskapsperspektiv hade en lösning med allmän väg

651/667 under befintligt E4 varit att föredra eftersom det påverkar det befintliga landskapet mindre och stora delar av landskapets rum och karaktär hade kunnat behållas.

Alternativet över befintlig E4 var däremot lättare att lösa tekniskt vilket medförde mindre risker som kunde påverka målen för såväl totalkostnad, tidplan, jordbruksmark och gestaltning negativt. De undre alternativen medförde större risker för att de tekniska lösningarna bidrog till ökade kostnader samt att tidplanen skulle förskjutas och att trafikplatsen ej kunde byggas inom samma entreprenad som mötessepareringen av E4. Den permanenta grundvattensänkningen, som ett alternativ under E4 skulle skapa, riskerade medföra ökade risker för sättningar i byggnader och negativ inverkan på åkermark. Om det senare i projektet skulle visa sig att det skulle krävas tråg för alternativen som går under E4, bedömdes mål om kostnad och samhällsekonomi ej uppnås samtidigt som målen för tidplan och gestaltning försämrades kraftigt. Utfallet blev därför en passage av allmän väg 651/667 över befintlig E4.

Efter valet av passage över E4 studerades alternativ med klöver- eller ruterformade trafikplatser, se figur 2 och 3. Båda alternativen ansågs ge stora negativa konsekvenser för landskapsbilden men ruterformen följde landskapet något bättre. Ruteralternativet bedömdes medföra mindre negativa konsekvenser som kan påverka målen för såväl totalkostnad, tidplan och näringar negativt. Främst på grund av minskat intrång i diket för Lögdeåsjön samt på jordbruksmarken. Industrinäringarna får även en bättre anslutning till sina fastigheter vid ett val av ruterformen. Utfallet blev därför en ruterformad trafikplats över befintlig E4.



Figur 2, Utredningsalternativ klöverformad trafikplats över E4.



Figur 3, Utredningsalternativ ruterformad trafikplats över E4.

På grund av att trafikplatsen kommer att ha stora negativa konsekvenser för landskapsbilden så kommer utformningen av de ingående delarna ha stor betydelse för hur dessa konsekvenser mildras.

På grund av den nya planskilda trafikplatsen kommer den befintliga pendlarparkeringen med tillhörande busshållplats behöva flyttas.

Projektmål

Målet med projektet är att skapa en trafiksäker och framkomlig korsning för både fordon och oskyddade trafikanter. Tillgängligheten ska även förbättras för boende i området och kollektivtrafikens möjligheter till pendlingstrafik ska inte försämrats. Projektet ska minimera negativ påverkan på näringar i området. En identitetsskapande plats eller landmärke med hög arkitektonisk bearbetning av brolösning som respekterar landskapsbilden ska utformas.

Förutsättningar

Befintlig väg

Aktuell korsning är en fyrvägs-korsning där vägarna 651 och 667 ansluter till E4, se figur 1. Hastigheten på E4 (S) är 110 km/h, som sänks till 70 km/h i korsningen. Sträckan söder om korsningen är mötesseparerad medan sträckan norr om korsningen inte är det. Norr om korsningen är hastigheten 80 km/h. Korsningen är utformad som en s.k. C-korsning med vänstersvängande körfält på E4. Korsningen är belyst med eftergivliga stolpar.

Allmän väg 651 går mellan E4 och Botsmark, via centralorten Robertsfors ca 4 km väst om E4. Längs allmän väg 651 finns en avskild gång- och cykelbana mellan Robertsfors och busshållplatsen i Sikeå. Allmän väg 651 har hastigheten 80 km/h. Allmän väg 667 går mellan E4 och Sikeå hamn och har hastigheten 50 km/h. Det är en lågtrafikerad väg med främst persontransporter. Sikeå är ett tätbebyggt område ca 200 m öster om E4.

Länstrafiken i Västerbotten trafikerar E4 och allmän väg 651 mot Robertsfors. En hållplats finns avskild från E4 intill korsningen och där finns också en pendlarparkering. Robertsfors har en kollektivtrafiklösning med en bussanslutning mellan Sikeå E4 och Robertsfors. Bussanslutningen, linje 139, hämtar och lämnar mellan Sikeå och Robertsfors medan den långväga regionaltrafiken längs E4 stannar i Sikeå. Anslutningen mellan Robertsfors och Sikeå (Sikeåhamn) har 26 turer/ vardag.

Olika perspektiv

Vägens inre och yttre rum handlar om trafikantens närmiljö respektive vägens relation till omgivande stad och landskap. Målen för vägens utformning kan skilja sig åt beroende på om man vänder sig inåt eller utåt i vägrummet.

Målen för vägens inre rum relateras till trafikantperspektivet. Här eftersträvas en tydlig och konsekvent utformning vilket underlättar orienterbarheten och samspelar med trafiksäkerhetsaspekter. Vägens placering i landskapet och dess linjeföring är av stor betydelse för hur den upplevs av de som färdas på vägen. Det inre rummet präglas även av vägrummets nödvändiga utrustning till exempel stödmurar, räcken, belysning och skyltar.

Vägens yttre rum relateras till åskådarperspektivet. Målet med utformningen av det yttre rummet är att anpassa vägen till stadens och landskapets värden och struktur. En så tilltalande miljö som möjligt ska skapas för betraktaren vid sidan av vägen. Ett påtagligt element som påverkar vägens yttre rum är till exempel hur broar upplevs från omgivningen.

Landskapsanalys

Det storskaliga landskapet är starkt präglad av jordbrukslandskapet med en odlad dalgång omgiven av högre mark med skogsvegetation. Det är ett tydligt avgränsat landskapsrum med öppen åkermark i mitten omgiven av vegetation och bebyggelse.

Inlandsisen lämnade en tydlig topografisk nordost-sydvästliga riktning genom Västerbotten. I det här området är riktningen svagare och dalgången med åkermark går istället i motsatt riktning nordväst-sydost, vilket linjedragningen av E4 följer. Vägen bryter dock mot landskapets äldre struktur med åkermark på lågpunkterna och skog, infrastruktur och bebyggelse på de högre belägna områdena. Trots att den bryter mot den äldre strukturen gör den låga profilen och följsamheten till landskapet att vägen inte upplevs speciellt framträdande.

Öster om korsningen ligger byn Sikeå högt belägen över åkermarken. Det finns en tydlig fysisk- och visuell koppling mellan korsningen och Sikeå längs allmän väg 651/667. Den kopplingen är en äldre struktur och bör bevaras så långt som möjligt.

Landskapskaraktärer

Det aktuella området består av flera landskapskaraktärer som har olika egenskaper. Dessa är åkerlandskap, skogslandskap, villabebyggelse och industribbyggelse, se figur 4. Området för ny trafikplats påverkar till största del åkerlandskapet men de andra karaktärerna är viktigt för att förstå landskapets uppbyggnad. Utöver karaktärerna finns flera landskapselement.



Figur 4. Överblick över landskapskaraktärer

Åkerlandskap

Åkerlandskapet är den dominerande landskapskaraktären i området, se figur 5. Det är ett öppet flackt landskap med flera brukade åkrar som är omgivet av en skogsriddå vilket gör att det upplevs som ett väl avgränsat landskapsrum. På östra sidan höjer sig åkrarna något och på höjden ser man sedan bebyggelsen i Sikeå.



Figur 5. Åkerlandskapet med skogen som fond.

Skogslandskap

Platsen ligger inte i anslutning till skogen däremot utgör den en kontrast till åkermarken, se figur 5. Skogen domineras av uppvuxen barrskog men innehåller även lövskog samt lövsår. Runt vattendragen finns gammal igenväxningsmark som idag har fått en skogskaraktär.

Villabebyggelse

Nordost om korsningen finns byn Sikeå, en högt belägen villabebyggelse. Bebyggelsen är placerad i kanten mellan skogen och åkermarken. Bebyggelsen är relativt glest placerad längs den gamla byvägen, se figur 6.



Figur 6. Vy över gamla byvägen med utspridd villabebyggelse.

Industribebyggelse

På den sydvästra sidan om korsningen finns ett område med industribebyggelse. Området består av två byggnader. En stor avlång byggnad som inrymmer flera olika verksamheter där ett företag har en hög mast med företagets namn som syns på långt håll. Den andra byggnaden är mindre och består av en affär för små arbetsfordon såsom gräsklippare, släpvagnar, båtar mm, se figur 7. Framför den långa byggnaden finns en tallplantering som fungerar som en avskärmning.



Figur 7. Vy över den mindre byggnaden på industriområdet.

Landskapselement

Vid Sikeå korsningen finns tre tydliga landskapselement som är viktiga för platsens identitet.

1. Rundlogen

Precis vid korsningen står en rödmålad rundloge, se figur 8. Logen är ett tydligt landmärke som gör trafikanten uppmärksam på att den är framme i Sikeå och markerar avfarten in till Robertsfors. Delar av logen används idag som uppvärmd väntshall med offentlig toalett. På sommaren finns viss caféverksamhet i logen.



Figur 8. Rundlogen i Sikeå korsningen.

2. Fackverksmast

Det första man ser när man kommer längs E4 söderifrån är en hög upplyst fackverksmast med en företagsskylt, se figur 9. Det är en industriell mast som tydligt signalerar industriområde och annonserar företaget väl. Masten tillför identitet till området men är inte ett tilltalande element i landskapet.

3. Spiran

Framför tallplanteringen i anslutning till industribyggnaden finns ett gammalt sjötecken, se figur 9. Sjötecknet kallas spiran, samma namn som industriområdet. Spiran var tidigare ett tecken till sjöfarten att det fanns färskvatten i området. Spiran har tidigare varit placerad vid kusten men är flyttad hit som ett landmärke.



Figur 9. Vy över Spiran och fackverksmasten med E4 i förgrunden.

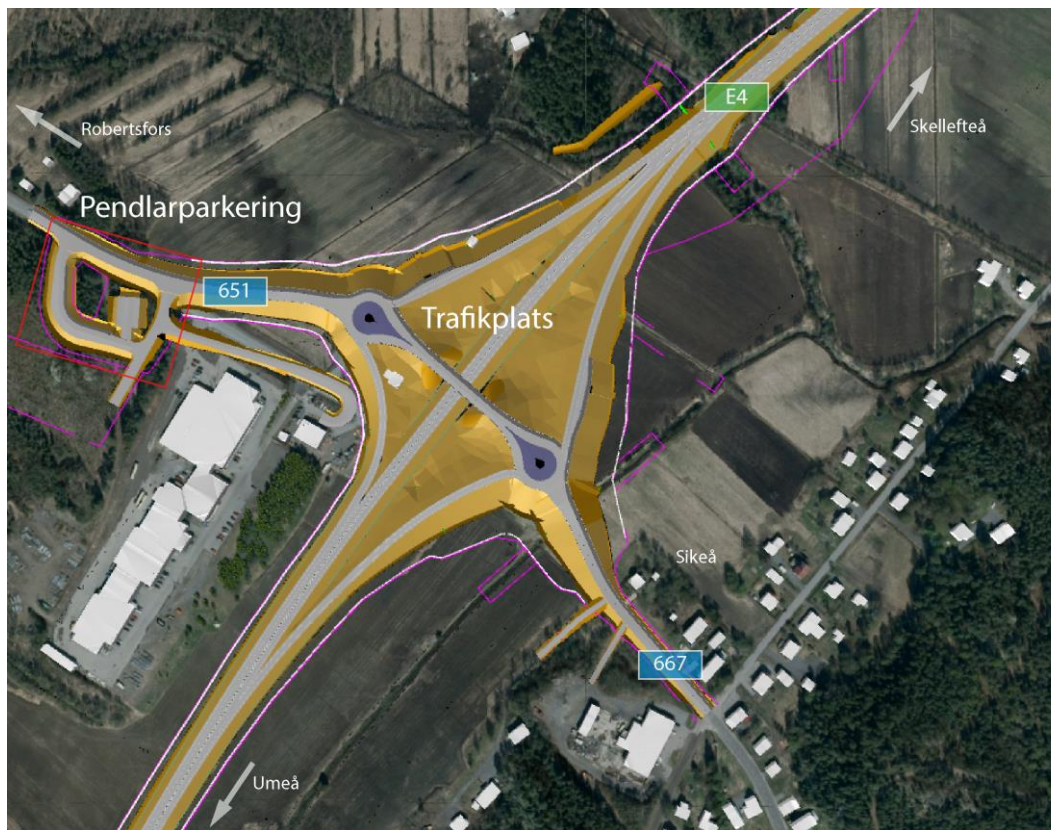
Känslighet och potential

Landskapet kring korsningen i Sikeå är karakteristiskt och har en tydlig identitet som underlättar orienteringen för trafikanterna. Det öppna avgränsade landskapsrummet med en historisk karaktär är känslig för förändring men har potential att rymma en tydlig identitet.

Vid byggandet av en ny trafikplats ska utformningen så långt som möjligt mildra intrånget i landskapet och inte påverka den karakteristiska bystrukturen i Sikeå. En trafikplats på den här platsen kommer aldrig att bli underordnad landskapet utan kommer att utgöra en tydlig del. Då befintliga landmärken och identitet riskerar att påverkas bör den nya utformningen ta detta i beaktande och om möjligt tillföra nya värden.

Övergripande gestaltungsprinciper

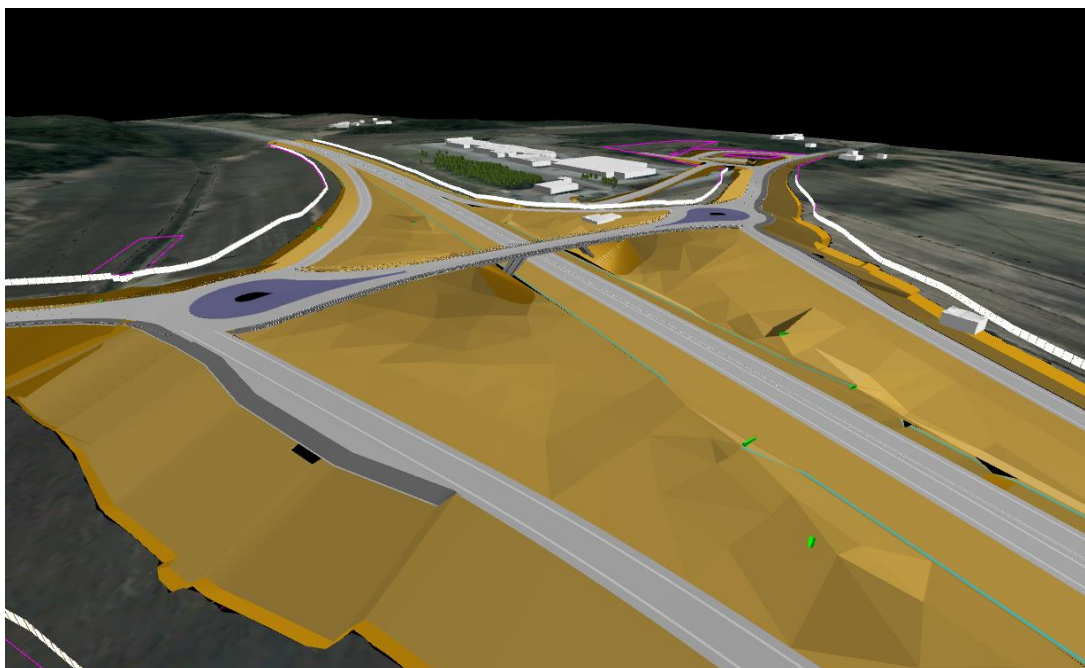
Trafikplatsen är utformad som en rutertrafikplats med en bro över befintlig E4, se figur 10. Trafikplatsens högsta punkten är bronskörbana och tillhörande räcken, ca 5,5 m över befintlig mark vilket innebär att den kommer bli det dominerande inslaget i landskapet. Trafikplatsens höga läge innebär att höga och långa ramper behöver byggas. Det öppna landskapsrummet delas upp i två delar och fordonstrafiken på E4 förlorar till stor del kopplingen till Sikeå.



Figur 10. Översiktlig utformning av trafikplatsen med tillhörande pendlarparkering och bussvändslan. Slänterna syns i gult i anslutning till vägen.

Slänterna som ansluter mot åkermarken utformas med 1:4 lutning och släntavrundning med fem meters radie. Utformningen kommer innebära markanta tydliga slänter som bryter mot dalgångens naturliga topografi. Dessa slänter kommer framförallt vara framträdande för åskådarperspektivet. För att mildra dess intryck för boende och andra som rör sig i området är det viktigt att de snabbt etableras med låg vegetation så de så långt det går smälter in i landskapet.

Området inom trafikplatsen mellan ramperna och E4 kommer terrängmodellernas med mjuka former. Gestaltningen har strävat mot att skapa en öppen trafikplats för fordonstrafikanterna på E4, se figur 11. Terrängmodelleringen innebär att trafikplatsen får ett mer naturligt utseende som mildrar dess intrång i landskapet. Inom området finns möjlighet att utföra dagvattenfördröjning för att minska konsekvenserna på närliggande vattendrag.



Figur 11. Vy från samordningsmodell visar på slänternas mjuka former.

På grund av den nya planskilda trafikplatsen kommer den befintliga pendlarparkeringen med tillhörande busshållplats behöva flytta. På busshållplatsen finns det en rundloge som är ett tydligt landskapselement för platsen som också behöver flyttas. Det innebär att platsen vid korsningen blir ett landskapselement fattigare och de andra landskapselementen, vid industriområdet, blir mindre synliga på grund av rampernas höjd. För att återskapa en identitet för platsen som rundlogen tidigare givit har den nya bron utformats som ett nytt landskapselement som ska vara platsens fokus.

Den nya pendlarparkeringen med bussvändslinga kommer flyttas närmare Robertsfors. Rundlogen kommer följa med i flytten för att fortsätta ha sin funktion som vänthall och sommarcafé. Karaktären på platsen kommer att förändras då pendlarparkeringen med bussvändslinga flyttas från ett öppet landskap till en skogsdunge. Gestaltningen kommer därför att fokusera på att behålla befintliga uppväxta träd och befintliga markskikt. Gestaltningen av platsen har eftersträvat att samspela med platsens befintliga karaktär.

Längs väg 651 finns i dag en avskild gång- och cykelväg mellan Robertsfors och busshållplatsen i Sikeå som är placerad på den norra sidan av vägen.

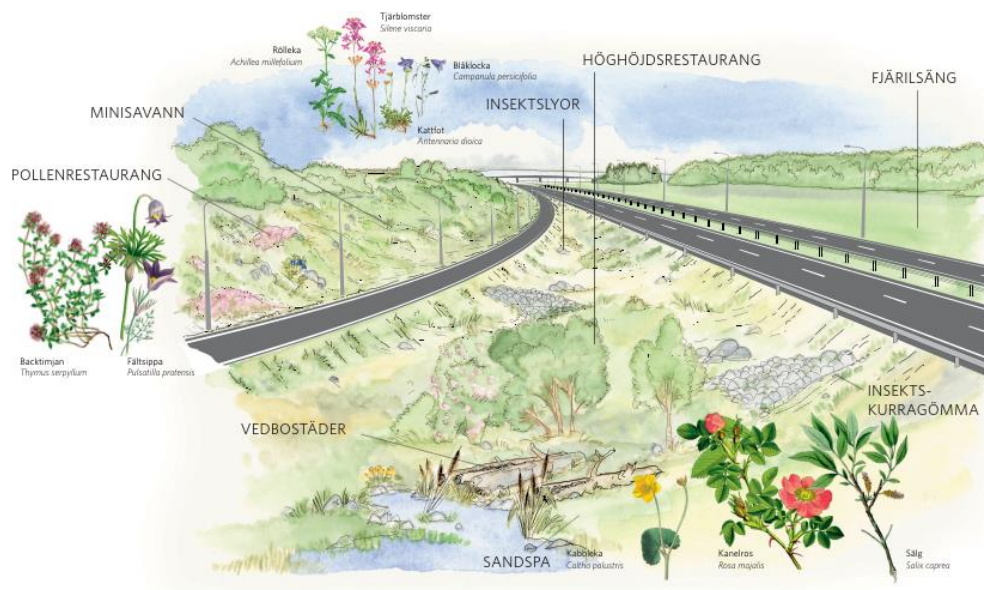
En förlängning av gång- och cykelbanan placeras på den norra sidan av väg 651 och 667 över E4. Detta då det blir en naturlig förlängning av befintligt stråk och trafiksäkerhetsmässigt passerar stråket ramperna med lägst trafikflöde. Dropparna är dimensionerade för VR 40 vilket säkerställer en lägre hastighet i passagepunkterna.

Mot den nya pendlarparkeringen anläggs en passage för oskyddade trafikanter att passera väg 651. Även den blir hastighetssäkrad genom en hastighetsdämpande upphöjning.

De tre aktuella passagerna för oskyddade trafikanter kommer att vara hastighetssäkrade till 40 km/h, de föreslås belysas med förstärkt belysning. Tillgänglighetsmässigt kommer kantstenen att vara nedsänkt och innefatta kontrastplattor för synsvaga.

Sidoområden

Ytan innanför ramperna i trafikplatsen kommer att utformas till en heterogen miljö för att möjliggöra naturvärdesstärkande åtgärder. Trafikverkets temablad för sandmiljöer kommer att användas som målbild, se figur 12. Inom området kommer följande åtgärder att göras: anläggning av sandfickor i syd- och västlägen, fuktmiljöer i samordning med dagvattenhantering, faunadepåer med hjälp av återbrukat material från riven brädlada samt från avverkade träd inom området, etablering av blommande buskar till förmån för pollinerare samt insädd av ängsfrö. Fuktmiljöerna skapas i ramp 1 samt ramp 4 i form av fördröjningsmagasin med strypt utlopp.



Figur 12. Målbild för ytor innanom ruternas kvadranter. Illustration från: Trafikverket. Temablad, Natur-Sandmiljöer.

Återställning

Områden för tillfälligt nyttjande ska återställas i samråd med markägare så att marken får samma funktion och kvalitet efter som innan användandet.

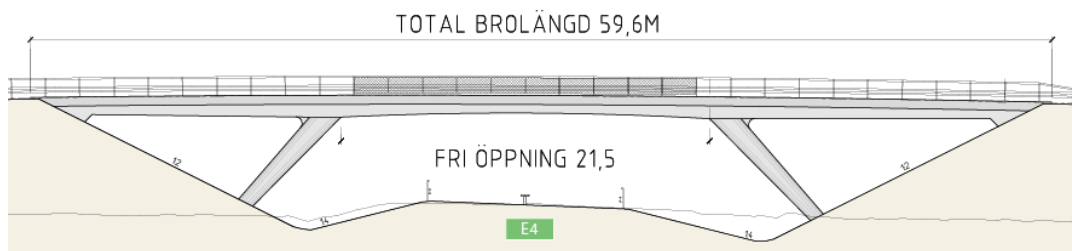
Där befintlig väg rivs ska hela väggroppen avlägnas och området terrängmoddeleras så det smälter in i landskapet och anpassas efter angränsande befintliga markhöjder. Inga artificiella kullar eller gropar får bildas, t ex ska befintliga diken fyllas igen. Ytan ska sedan täckas med avbaningsmassor som tillåter vegetationsetablering.

Byggnadsverk

Utformningen av trafikplatsen gör att bron blir ett framträdande element i landskapet. Den har därför utformats för att fungera som ett landmärke i landskapet eftersom ett av platsens nuvarande landmärken, rundlogen, kommer behöva flyttas.

Valet av brokonstruktion föll på en brokonstruktion med sneda stöd en så kallad snedbening, se figur 12. Den öppna konstruktionen passar det öppna landskapet samtidigt som utformningen är intressant och bildar en fokuspunkt på resan.

Målet är att bron ska upplevas smäcker och välutformad. För att uppnå det har mittenspannet utformats med parabelvot som smälter samman med de sneda benen och bildar ett valv, se figur 13. Skivstöden har delats upp i två pelare för att skapa ett lättare uttryck samtidigt som det bidrar till en intressantare framtoning. För att skapa det lätta uttrycket är det viktigt att brons sneda stöd utformas avsmalnade ner mot marken, både på bredden och djupet och att de har avrundade hörn med en minimiradie på 0,3 m.

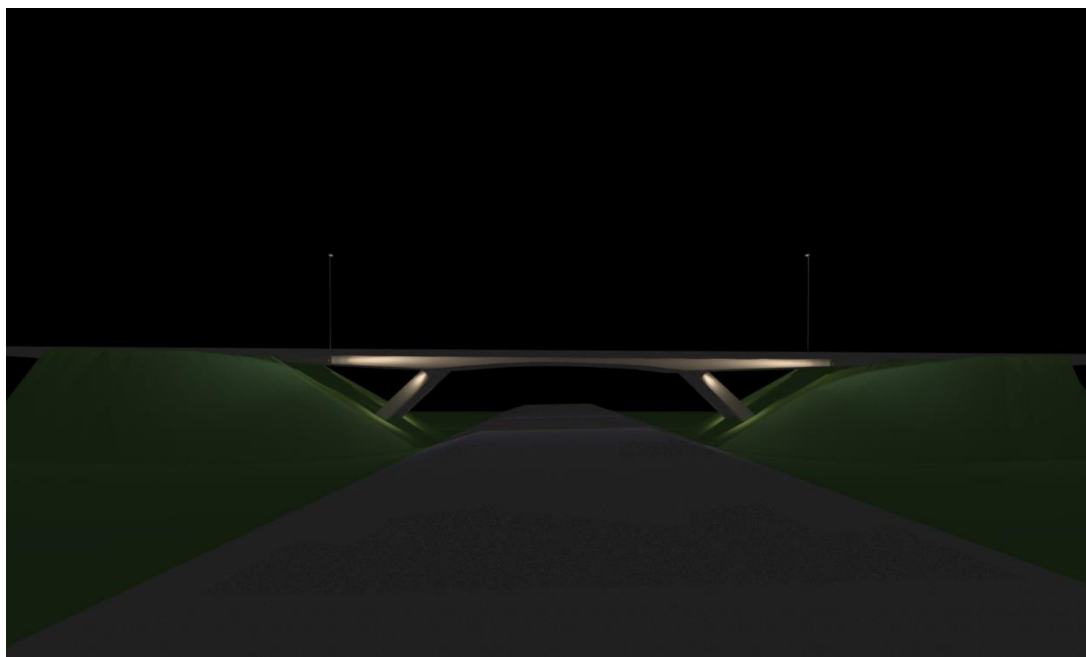


Figur 13. Illustration över brokonstruktionen.

Ytan under bron ska stensättas med större kullerstenar. Stenarna ska vara 30-15 cm i diameter på smalaste stället och sätts med flata sidan upp. Stensättningen ska ha en tydlig ram med samma utbredning som kantbalken. Stensättningen ska rama in brostöden och sluta 1 m nedanför brostöden.

Effektbelysning

Bron förses med effektbelysning för att fungera som ett landmärke även i mörker. Målsättningen med effektbelysningen är att brons form ska framträda och upplevas som en portal över E4. Det innebär att brons kantbalk, brostöd och fyra pelare ska belysas. Omfattning och funktion är samordnat med övriga tekniker.



Figur 14. Målbild för effektbelysning av bron.

Vegetation sidoområden och droppformad rondell

Alla sidoområden inom vägområdet ska sås med ängsfröblandning för att snabbt täcka öppen jord och återskapa den naturliga vegetationen i området. Sådden ska gynna den biologiska mångfalden, pollinerarna och andra arter som påverkas av att åkerlandskapet tas i anspråk för trafikplatsen.

Massor som innehåller frön, rötter eller växtdelar från lupiner eller andra invasiva arter får inte återanvändas utan ska deponeras.

Vägutrustning

Val och placering av skyltar och räcken ska göras så de inte får en dominerande plats i landskapet eller trafikplatsen. Utblickar och landmärken ska så långt som möjligt bevaras. Eftersom intentionen är att bron ska upplevs som ett landmärke är det framförallt viktigt att broformen blir framträdande och inte skymms av skyltar.

Räcken

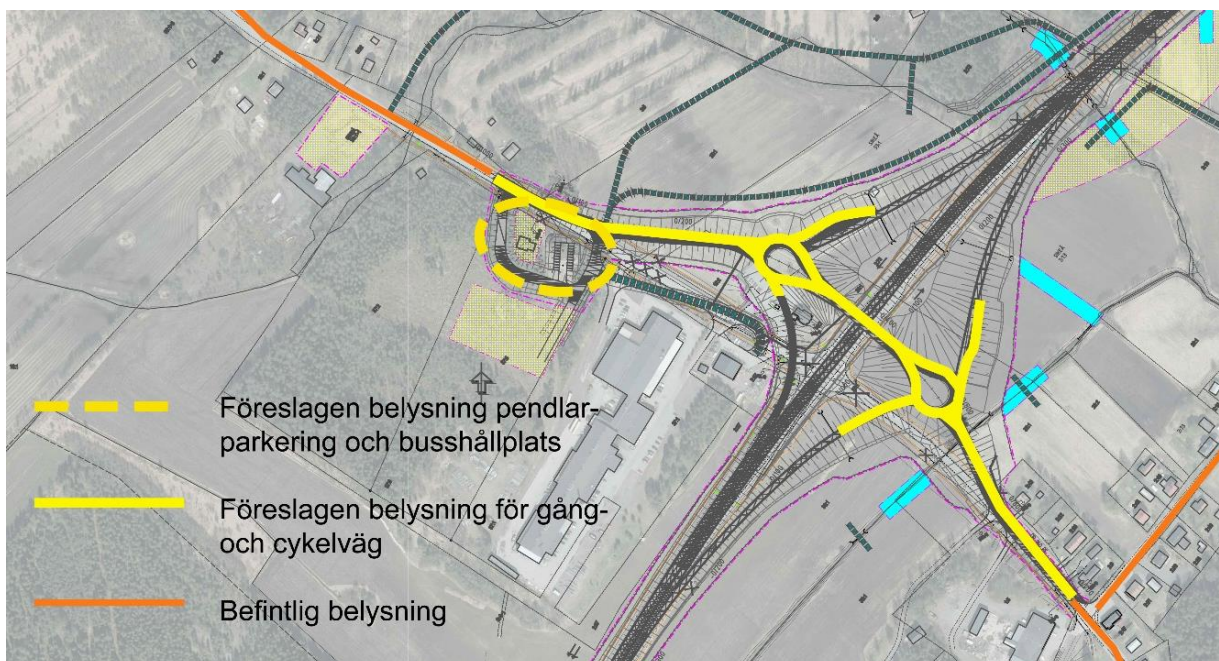
De räcken som behövs i och runt trafikplatsen ska vara av rörräckestyp. Över bron kommer det behövas skyddsnät för att inte utsätta trafikanter under bron för nedfallande objekt. Skyddsnätet ska vara genomsiktligt och får inte utföras med tät plåt eller polykarbonat.

Trummor

Trumändar ska snedskäras och följa samma lutning som intilliggande slänt. Trummorna ska ha en mörk kulör. Trummor med samma färg på insida och utsida ska eftersträvas.

Belysning

Trafikplatsen och anslutande vägar kommer att belysas. Belysning kommer att fokuseras på de oskyddade trafikanterna och deras trygghet. Idag är gång- och cykelbanan från Robertsfors belyst. Där den är friliggande har gång- och cykelbanan egen belysning men vid föreslagen pendlerparkering är gång- och cykelbanan kantstensbunden och delar äldre belysning med vägen. Den belysningen sträcker sig hela vägen in till Sikeå centrum, se figur 14.



Figur 14. Översiktsbild över föreslagen och befintlig belysning.

Plockas nuvarande vägbelysning bort innebär det att den föreslagna gång- och cykelbanan inte heller belyses. Det innebär att stora delar av sträckan kommer vara mörk under stora delar av dygnet vintertid. Det kan i sin tur innebära att tryggheten och tillgängligheten försämras under den mörka tiden.

För att undvika att de oskyddade trafikanterna kommer att känna sig otrygga, få svårare att orientera sig och minska tillgängligheten i området är det viktigt att stråk och målpunkter för de oskyddade trafikanterna är belysta. Därför bör man utföra belysning på bussändslingan med tillhörande pendlerparkeringen samt för de gång- och cykelbanor som ansluter till den, se figur 14.

Belysningen på bussvändslingan utformas som parkbelysning med stolpar på max 6m och välanpassade armaturer till platsen med nedåtriktade rundstrålande ljus. För att platsen ska upplevas som en helhet så kan det vara aktuellt med fasadbelysning på delar av rundlogen. Rundlogen ägs av Robertsfors kommun och belysning på den är utanför det här projektet.

Belysning på anslutande gång- och cykelbana utförs med likvärdig belysning som finns på den friliggande sträckan mot Robertsfors. Stolphöjden blir däremot högre ca 8m, med enkla och funktionella armaturer.

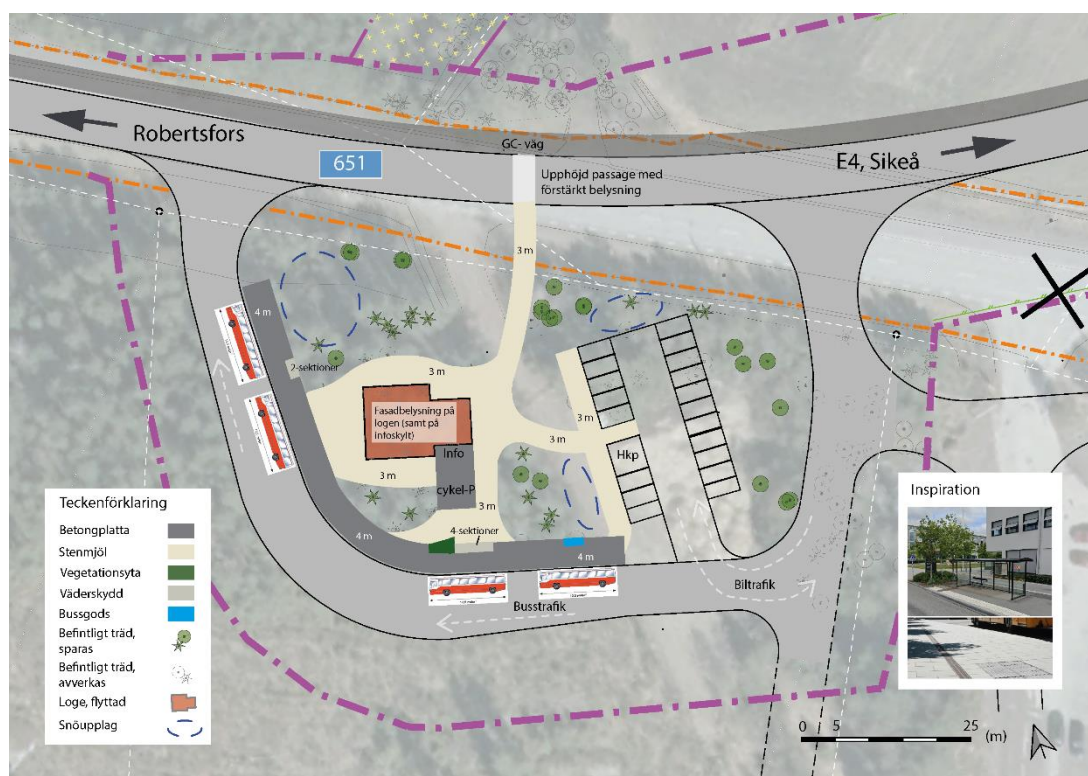
På bron placeras stolpbelysningen så att stolparna hamnar så långt ut som möjligt. Ramperna förses med belysning fram till och med de förberedda busshållplatserna samt för ramper mot droppar ca 60m före dessa för att minska risk för upphinnandelyckor

Platsspecifika gestaltungsprinciper

Bussvändsling och pendelparkering

Pendelparkeringen med bussvändslinga skapar en tydlig och samlad målpunkt, både för barn, ungdomar och äldre. Platsen ska vara trygg, lättorienterad och bidra till att underlätta för pendling mellan målpunkter som Robertsfors, Umeå och Skellefteå. Platsen ligger utanför tätortsområdet, men med tanke på dess funktion som kommunikationsnod för Robertsfors kräver den en god arkitektur. Pendelparkeringen med bussvändslinga och rundloge blir ett landskapselement och en central bytesplats som binder ihop det mindre samhället Sikeå med Robertsfors.

Gestaltungsförslaget över pendelparkeringen innehåller 20 bilparkeringsplatser, en parkeringsplats för funktionsnedsatta, fyra bussplatser, två väderskydd, byggnad för bussgods, cykelparkeringar och den diflyttade rundlogen, se figur 15. Befintliga träd i området sparas i största möjliga mån för att skapa en småskalig och trygg miljö. Den diflyttade rundlogen får en central plats och placeras så att en siktlinje skapas från logens väntrum mot det håll där bussarna anländer.



Figur 15. Gestaltungsförslag över bussvändsling och pendelparkering.

Den västra busshållplatsen, med mindre väderskydd, är tänkt som busshållplats för anslutningsbussar från Robertsfors. Länstrafikens huvudbusshållplats är tänkt närmast cykel- och pendelparkeringen. Markmaterialen föreslås vara betongplattor närmast busstrafiken och vid cykelparkeringen samt stenmjöl på gång- och cykelbanorna mot rundlogen.

Belysning och utrustning ägs av olika parter. Rundlogen med tillhörande anslutningar ägs av Robertsfors kommun. Detsamma gäller motorvärmastolparna på pendelparkeringen

och eventuell annan utrustning som t ex cykelställ och sopkorgar. Länstrafiken ansvarar för väderskydd och byggnad för bussgods. Trafikverket ansvarar för belysning på bussvändslingan, pendlarpareringen och hårdgjorda ytor t ex plattformar och ytan för cykelparkering.

Belysning bussvändsling och pendlarparkering

Belysningen på bussvändslingan och pendlarparkeringen kan med fördel utformats mer som en parkbelysning med stolpar på max 6m och välanpassade armaturer till platsen med t ex rundstrålande ljus. Vill man kan fasadbelysning på rundlogen ytterligare framhäva platsen och skapa en attraktiv miljö. Logen ägs dock av Robertsfors kommun och belysning på den är utanför det här projektet.

Gestaltning av droppformade rondeller

I anslutning till bron kommer det att finnas två droppformade rondeller, en på varje sida av E4, se figur 16. Rondellerna kommer att få en gestaltning som anknyter till platsens historia och landskapsbild. Dropparnas utformning kommer att vara samma på båda sidorna av vägen och förstärka kopplingen över bron.



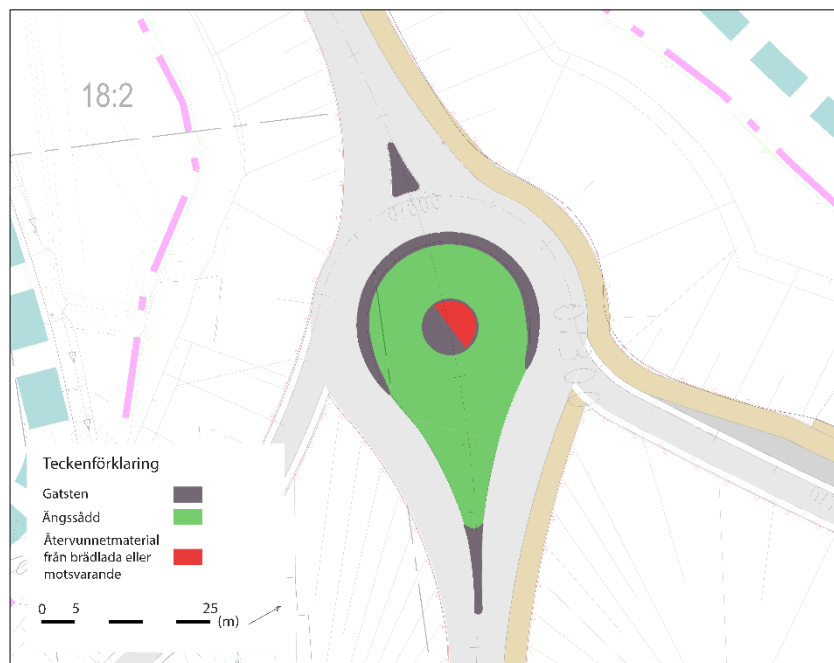
Figur 16. Översiktsskiss över trafikplatsen. På var sida om E4 finns det droppformade rondeller.

I nordvästra delen av projektområdet finns det en gammal brädlada ute i åkerlandskapet som kommer att behöva rivas. Brädladan har lavpåväxt på norra sidan och utgör ett kulturspår i landskapet, se figur 17. För att skapa en anknytning till platsens historia, stärka platsidentiteten och samtidigt gynna den biologiska mångfalden kommer brädladan och det öppna landskapet utgöra inspiration till gestaltningen av dropparna.



Figur 17. Inspiration till gestaltningen av droppformad rondell. Längst ner till vänster syns befintlig brädlada i det öppna landskapet. Överst syns en illustrationskiss över gestaltningen.

Rondellernas mitt utgörs av en hårdgjord cirkel av bland annat gatsten. I mitten av cirkeln återfinns trämaterial som är återanvänt från, alternativt påminner om den befintliga brädladan, se figur 18. Kantsten avgränsar gatstenen mot omgivande ängssådd. Ytterkanterna av rondellen samt refugerna utgörs av en överkörningsbar yta av gatsten.



Figur 18. Illustrationsförslag över de droppformade rondellerna.

Skötsel

Ängsmarken ska skötas på så sätt att ängsvegetation gynnas. Detta innebär slåtter med skärande teknik efter blomning och bortförande av vegetation för att skapa en näringsfattig jord. Efter slåttern ska vegetationen ligga kvar några dagar så att blommorna hinner fröa av sig innan de förs bort.

Fortsatt arbete

Landskapsanalysen i det här Gestaltningsprogrammet ska finnas med som ett underlag för hela processen även vid framtagande av bygghandling. Gestaltningsprinciperna i Gestaltningsprogrammet ska i nästa skede arbetas in i ritningar och beskrivningar som tas fram under bygghandlingsskedet.

För framtagande av naturvärdesstärkande åtgärder ska Trafikverkets temablad Natur-Sandmiljöer följas.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se