

GRANSKNINGSHANDLING

Väg 94, Gång- och cykelväg Älvsbyn-Korsträsk
Älvsbyns kommun, Norrbottens län

Gestaltningssprogram

Projektnummer: 886104

2017-03-24



Dokumenttitel: Gestaltungsprogram, vägplan, Väg 94, Gång- och cykelväg Älvsbyn-Korsträsk, Älvsbyns kommun, Norrbottens län
Skapat av: WSP. Uppdragsansvarig: Marja Eldenhall, Teknikansvarig gestaltning: Anna Nordmark
Dokumentdatum: 2017-03-24
Dokumenttyp: Granskningshandling
Objektnummer: 886104
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Malin Fahller Trafikverket
Distributör: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå, telefon: 0771-921 921

Innehåll

Sammanfattning	5
1 Inledning	7
1.1 Geografisk avgränsning	7
1.2 Syfte	7
1.3 Upplägg	7
1.4 Olika perspektiv	8
2 Analys	8
2.1 Landskapsanalys	8
2.2 Sekvensanalys	14
3 Planerade vägåtgärder	17
3.1 Allmänt	17
3.2 Skadeförebyggande åtgärder	19
4 Övergripande mål och riktlinjer	20
5 Övergripande idéer för gestaltningen	21
6 Förslag	21
6.1 Landskapsanpassning	21
6.2 Terrängutformning	22
6.3 Broar	23
6.4 Vegetation	24
6.5 Avvattning	25
6.6 Vägutrustning	25
7 Rekommendationer inför fortsatt arbete	27
7.1 Projekteringskedet	27
7.2 Byggskedet	27
7.3 Driftskedet	27
7.4 Övrigt	27
8 Källor	28

Sammanfattning

Avgränsning

Vägplanen omfattar ca 2 km ny gång- och cykelväg längs väg 94 mellan korsningen väg 94/väg 665, västra infarten till Sågfors och väg 663 i Korsträsk i Älvsbyns kommun, Norrbottens län.

Landskapet

Sträckan mellan Korsträsk och Älvsbyn består omväxlande av skog och öppna odlingslandskap. Jordbruk och odlingslandskap finns på båda sidor av väg 94 längs hela sträckan. Bebyggelsen längs vägen ligger i stort sett uteslutande på södra sidan av vägen och nära vägen. Ett mindre antal direktutfarer från fastigheter finns. Vägen passerar Korsträskbäcken som går i en djup ravin. Korsträskbäcken ingår i Piteälvens Natura 2000-område. Järnvägen, Stambanan, löper parallellt norr om vägen på större delen av sträckan. Kanisbergets fritidsområde med skidbackar och liftar utgör ett tydligt landmärke. Järnvägsbron öster om Korsträsk är ett utmärkande inslag på vägsträckan och är utpekad som en bro med visst kulturhistoriskt värde. Längs vägen ges ett flertal fina vyer över odlingslandskapet.

Fornlämningar förekommer längs med vägen, och berörs av nya anslutningsvägar samt tillfällig förbifart vid Korsträskbäcken.

Skadeförebyggande åtgärder

Väggårderna utförs så att dessa väl harmonierar med omkringliggande landskap i fråga om plan och profil. Höga bankar och djupa diken kommer inte att anläggas annat än vid de nya broarna.

Minsta möjliga markintrång i angränsande skogsmark, odlingslandskap och tomtmark görs. Befintlig vegetation skall bevaras i så stor utsträckning som möjligt i bebyggd miljö.

Lämnade vägdelar som blir kvar då nya anslutningsvägar anläggs omformas för att på ett så naturligt sätt som möjligt sammanfogas med omgivande markytor.

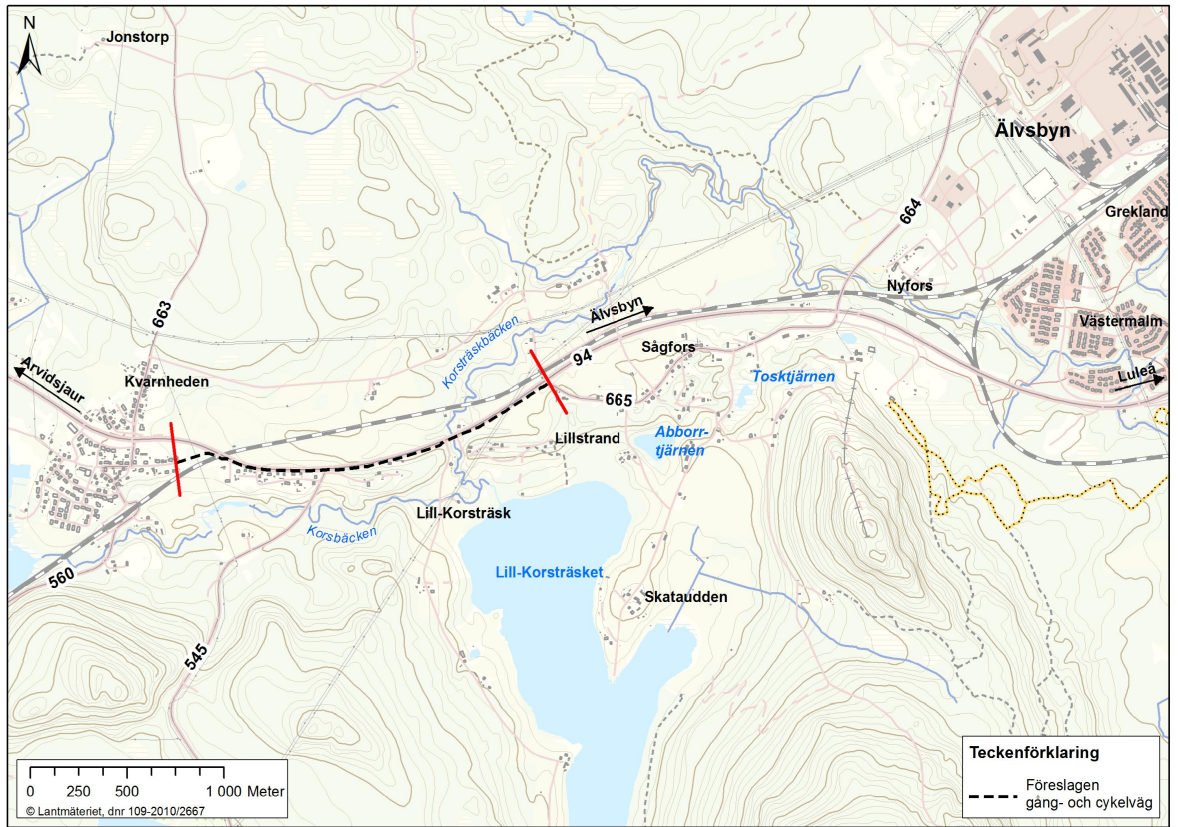
Ytor utanför arbetsområdet som använts för tillfälliga upplag och som skadats efterbehandlas efter arbetenas färdigställande till utseende så nära ursprunglig karaktär som möjligt.

Ny vegetation bör anläggas som visuell avskärmning vid ny bro över järnvägen istället för den skogsdunge som avverkas på grund av gång- och cykelvägen, dels för att förankra bron i landskapet och dels för att dölja den stödmur som anläggs.

För att vägslänten ska uppfattas som en del av landskapet måste ytskiktet likna omgivningen. Där gång- och cykelvägen går förbi tomtmark (där den är kanstensbunden) sås vägslänten in med gräsfrö anpassad efter platsen.

Slänter och bankar i öppet landskap hålls rena från sly i hela vägområdet.

I skogsområden kan högre vegetation tillåtas etablera sig i de yttre delarna av slänten om vegetationen inte skymmer betydelsefulla utblickar över landskapet. Säkerhetsområde beaktas.



Figur 1.1.1 Översiktskarta med geografisk avgränsning.

1 Inledning

Detta gestaltungsprogram belyser de landskapsförutsättningar och förslag till landskapsanpassande utformning som föreslås för planerad ny gång- och cykelväg mellan Älvsbyn och Korsträsk längs väg 94.

1.1 Geografisk avgränsning

Vägplanen omfattar ca 2 km ny gång- och cykelväg längs väg 94 mellan korsningen väg 94/väg 665, västra infarten till Sågfors och väg 663 i Korsträsk i Älvsbyns kommun, Norrbottens län. På delen mellan Kanis fritidsområde och korsningen väg 94/väg 665 kan befintlig väg 665, Sågforsvägen nyttjas. Vägsträckans avgränsning mellan Sågforsvägen och Korsträsk framgår av karta i figur 1.1.1.

1.2 Syfte

Detta gestaltungsprogram utgör ett underlag för projekteringen av gång- och cykelväg längs väg 94 mellan Älvsbyn och Korsträsk. Att upprätta ett program för gestaltungsfrågor är en del i säkerställandet av god arkitektonisk kvalitet. Gestaltungsprogrammet syftar till att med gällande tekniska krav, tillgänglighetskrav, säkerhetskrav och komfortbehov, skapa en miljö utmed vägen som upplevs som positiv. En god helhetslösning för vägen ska erhållas.

Programmets roll är att vara ett stöd för gestaltungs- och utformningsfrågor genom projektet. Det ska också skapa en gemensam bild av projektets utformningsprinciper, helhet och viktiga detaljer. På så vis kan en kontinuitet i utformningen nås. I dokumentet samlas och redovisas riktlinjerna för gestaltungsningen.

Gestaltungsprogrammet ska vara så pass översiktligt att det lämnar tillräcklig handlingsfrihet för kreativt arbete vid fortsatt projektering av förfrågningsunderlag i bygghandlingsskedet. Gestaltungsprogrammets huvudsakliga inriktning är att ange mål och funktionskrav för utformningen. Då gestaltungsprogrammet ska ses som ett arbetsredskap i projekteringsprocessen är det naturligt att innehållet revideras om förutsättningarna förändras under den kommande projekteringen.

1.3 Upplägg

Gestaltungsprogrammet består av en landskapsanalys, en sekvensanalys och en förslagsdel.

Landskapsanalysen beskriver och analyserar landskapets förutsättningar och möjligheter. Naturgeografiska och geomorfologiska förutsättningar likväl som agrar eller industriell utveckling som format landskapet beskrivs. Transportstråk, grönstruktur, landskapselement, viktiga landskapsrum, utblickar samt viktiga natur- och kulturmiljöer beskrivs också.

Sekvensanalysen beskriver och analyserar befintliga förhållanden och förutsättningar i landskapet längs den aktuella sträckningen utifrån estetisk synpunkt. Karaktärsdrag, värden som bör bevaras eller utvecklas, brister som bör åtgärdas samt behov av att tillföra nya värden identifieras i varje delavsnitt. Sekvensanalysen är framtagen efter inventering och med de uppställda målen som utgångspunkt.

Förslagsdelen innehåller riktlinjer för utformning av gång- och cykelväg och dess närområde konkretiserade i bild och text. En övergripande idé för hur gång- och cykelvägen ska utformas formuleras. Den övergripande idén vidareutvecklas i olika avsnitt och därefter konkretiseras riktlinjer för väganordningar och andra åtgärder längs vägen.

Avslutningsvis görs en beskrivning av gestaltungsprogrammets roll i det fortsatta arbetet med projektet.

1.4 Olika perspektiv

Inom vägplaneringen har landskapsupplevelsen två utgångspunkter, dels hur landskapet upplevs från vägen/gång- och cykelvägen (trafikantperspektivet), dels hur vägen/gång- och cykelvägen upplevs från omgivningen (åskådarperspektivet).

Trafikantperspektiv

Trafikantperspektivet utgår från hur vägen/gång- och cykelvägen och det omgivande landskapet uppfattas av den som färdas på vägen. Ur trafikantens perspektiv ska vägen/gång- och cykelvägen och dess omgivningar upplevas på ett positivt sätt. En omväxlande miljö med öppna och slutna partier i landskapet samt god orienterbarhet där utblickar och landmärken talar om var man befinner sig är viktiga faktorer för estetisk upplevelse och förståelse för landskapet likväl som för trafiksäkerhet. Trafikantens upplevelse av landskapet påverkas även av fordonets hastighet. Ju högre hastighet desto snävare synfält, vilket innebär att vägen, och särskilt det som händer längre fram längs vägen, hamnar i blickfånget medan omgivande landskap passerar obemärkt.

Längs en gång- och cykelväg färdas trafikanten i låg hastighet varför det finns gott om tid för upplevelse och betraktande av landskapet och detaljer i utformningen av närområdet.

Åskådarperspektiv

Vägen och dess anläggningar uppfattas också av andra än trafikanter, nämligen personer som vistas inom vägens/gång- och cykelvägens påverkansområde. Hur dessa personer uppfattar vägen/gång- och cykelvägen brukar beskrivas som ett åskådarperspektiv. Påverkan på natur- och kulturmiljö kan ingå i åskådarperspektivet, liksom påverkan på rekreation och friluftsliv. Därför är det viktigt att veta hur ett område används utifrån stråk och målpunkter, lokal orienterbarhet, befintliga natur- och kulturvärden, och andra eventuella värden av estetisk eller symbolisk betydelse.

2 Analys

2.1 Landskapsanalys

I landskapsanalysen görs en beskrivning av hur landskapet är uppbyggt och hur det ser ut i en både större och mindre skala. Den större skalan ger en helhetsförståelse för landskapets uppbyggnad medan den mindre skala beskriver närområdet längs vägen. Landskapet analyseras utifrån strukturer, riktningar och element i landskapet samt dess karaktärer och skala.

Topografi och vegetation

Området ligger inom den naturgeografiska regionen Norrlands vågiga bergkulleterräng med mellanboreala skogsområden. Landskapet karaktäriseras av vidsträckta barrskogsområden, mindre bergsknallar och på sina håll öppna betes- och odlingsmarker i anslutning till byar och samhällen. Landskapet kring Älvsbyn är starkt kuperat med berg och kraftigt nedskurna dalstråk som Piteälvens dalgång och det sjörika dalstråket väster om Älvsbyn kring Korsträsk och Vistträsk. Vattendragen och terrängformationer har i en större skala en tydlig riktning från nordväst till sydöst.

Enligt den växtgeografiska indelningen ligger det aktuella området inom den mellanboreala, norrbottniska vegetationszonen. Berggrunden är näringsfattig och barrskogen är gles och har låg tillväxt i jämförelse med skogar längre söderut. Klimatet i dalstråket är gynnsamt och området präglas särskilt av tall och gran med visst inslag av björk, asp, sälg, rönn m.fl. triviallövträd.

Bebyggelse

Bebyggelsen är i huvudsak koncentrerade kring de bördiga jordarna kring sjöar och vattendrag. Här finns även de äldsta bosättningarna och en stor del av fritidsbebyggelsen. Längs sträckan ligger bebyggelsen till stora delar på södra sidan av vägen och bitvis även nära vägen.

Skyddade och skyddsvärda områden

Naturmiljö

Söder om väg 94 finns ett område, Korsträsk-Lill-Korsträsk, som ingår i Länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskap och är klassat till klass 1, dvs högsta klass med hänsyn till natur- och kulturvärden. Området beskrivs som storskaligt och mångformigt och ligger vackert sjönära med slåttervallar och mindre partier med betesmarker. Bebyggelse är till största delen från 1920-40 talet. Närmare uppgifter om skyddsvärda arter nära vägen kopplade till odlingslandskapet saknas.

Natura 2000 är ett nätverk av EU:s mest skyddsvärda naturområden. Natura 2000-områden är utpekade med stöd av två EU-direktiv, art- och habitatdirektivet (s.k SCI-områden) samt fågeldirektivet (s.k SPA-områden). Dessa syftar till att skydda livsmiljöer och djur- och växtarter som är hotade i ett EU-perspektiv. Alla Natura 2000-områden är av riksintresse för naturvård. Korsträskbäcken ingår i Piteälvens Natura 2000-område. Utpekade arter är flodpärlmussla, lax, stensimpa och utter.



Figur 2.1.1 Korsträskbäcken anas bakom en ridå av sly.

Väg 94 korsar Korsträskbäcken där bäcken går i en bäckravin. Länsstyrelsen i Norrbottens län anger att lokaler av flodpärlmussla finns i bäcken. Tidigare inventeringar visar att flodpärlmussla finns strax nedströms befintlig rörbro.

Korsträskbäcken omfattas av strandskydd enligt miljöbalken.

Kulturmiljö

Fornlämningar förekommer längs med vägen, dock ej i vägens omedelbara närhet. Fornlämningar som utgörs av skärvstensförekomster finns i anslutning till där väg 94 korsar Korsträskbäcken.

Bron över järnvägen i Korsträsk är utpekad som en bro med visst kulturhistoriskt värde, klass 3, enligt "Broarna i Norrbottens län", vilket innebär att ändringar och underhållsarbeten bör utföras varsamt.

Vägen i landskapet

Väg 94 följer det sjörika dalstråket som sträcker sig rakt västerut från Älvsbyn. Vägen ligger norr om sjöarna Lill-Korsträsket och Stor-Korsträsket och följer järnvägens sträckning fram till Korsträsk där järnvägen sedan tar av mot sydväst. Vägen har en storskalig linjeföring med långa raksträckor och flacka kurvor och går i huvudsak förbi och inte genom bebyggelsen i området. De mindre vägarna i anslutning till väg 94 är mer småskaliga och har en annan förankring i landskapet. Ett mindre antal direktutfarter från fastigheter finns.



Figur 2.1.2 Bebyggelse längs väg 94 öster om vägens korsning med järnvägen vid Korsträsk.



Figur 2.1.3 Odlingslandskap öster om Korsträsk. Järnvägen korsar landskapet.

Vägen passerar Korsträskbäcken som går i en djup ravin. Längs större delen av sträckan kantas vägen av odlingsmarker vilket ger fina vyer över landskap och bebyggelse.

Bebyggelsen ligger längs vägens sträckning men i huvudsak, med undantag från enstaka gårdar, på ett visst avstånd från vägen. Väg 94 korsar eller tangerar på ett flertal ställen den ursprungliga landsvägens sträckning i området. I en karta blir det tydligt hur bebyggelsen är orienterad efter den gamla landsvägen och att den "nya" landsvägen, väg 94, anlades i ej exploaterade områden i bebyggelsens utkant.

Vägbelysning finns endast i korsningspunkter med andra vägar och utgörs av traditionell vägbelysning med äldre karaktär, ofta monterad på trästolpe.



Figur 2.1.4 Bebyggelse längs väg 94 öster om vägens korsning med järnvägen vid Korsträsk.

Landskapsbildanalys

Landskapsbilden har analyserats utifrån vissa parametrar baserade på begrepp ur Kevin Lynch metod att analysera landskapet. Metoden används för att beskriva områdets läsbarhet och tydlighet med hjälp av huvudbegrepp som stråk, knutpunkter, barriärer och landmärken. Även vypunkter från vägen beskrivs.

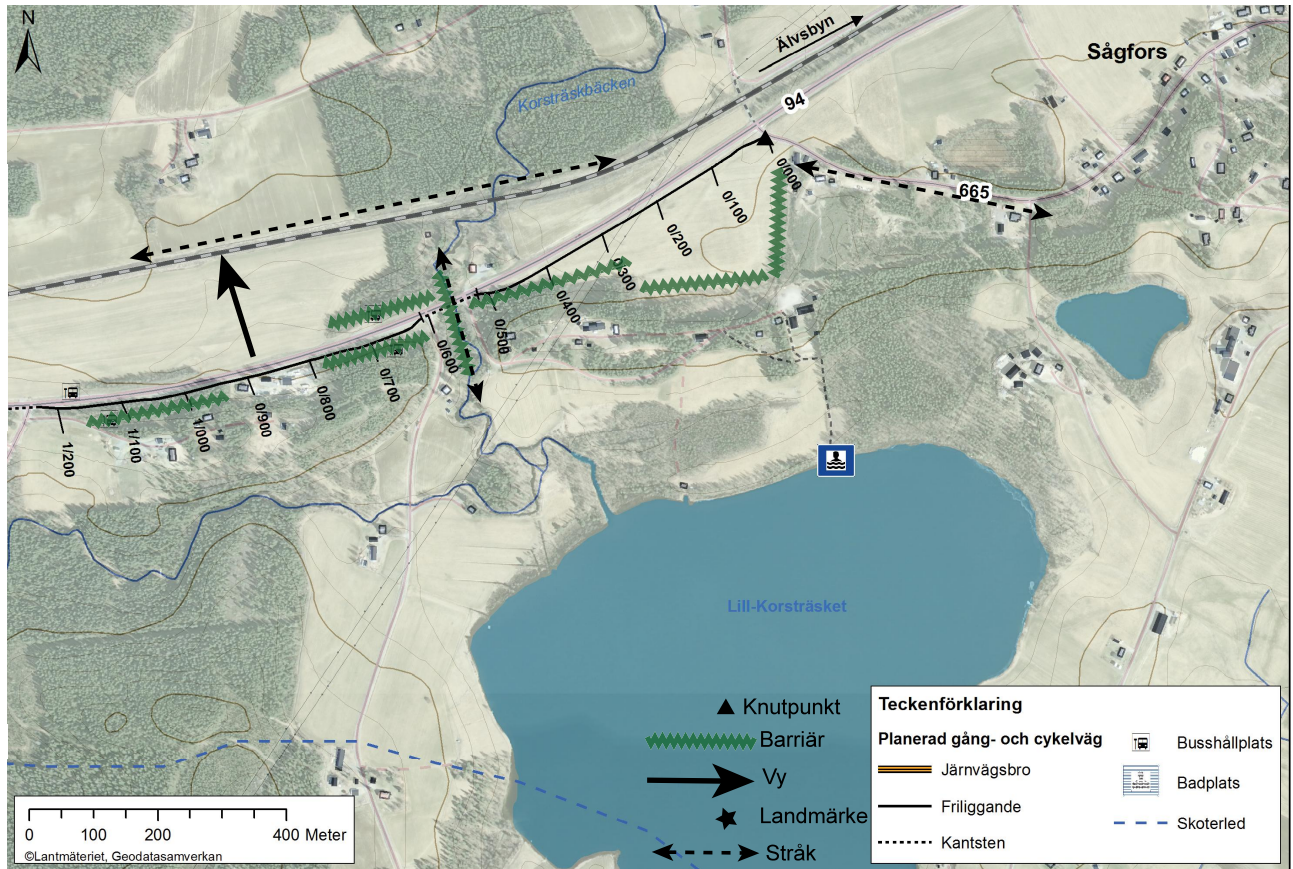
Stråk är de leder vi rör oss på och utifrån vilka vi kan observera andra element i omgivningen. Korsträskbäcken bildar ett stråk genom landskapet. Transportstråk utgörs främst av stambanan som löper parallellt norr om vägen på större delen av sträckan.

Knutpunkter är platser dit folk färdas eller uppehåller sig. Inom området finns badplatser, skola och fotbollsplan. Andra knutpunkter utgör busshållplatser på sträckan.

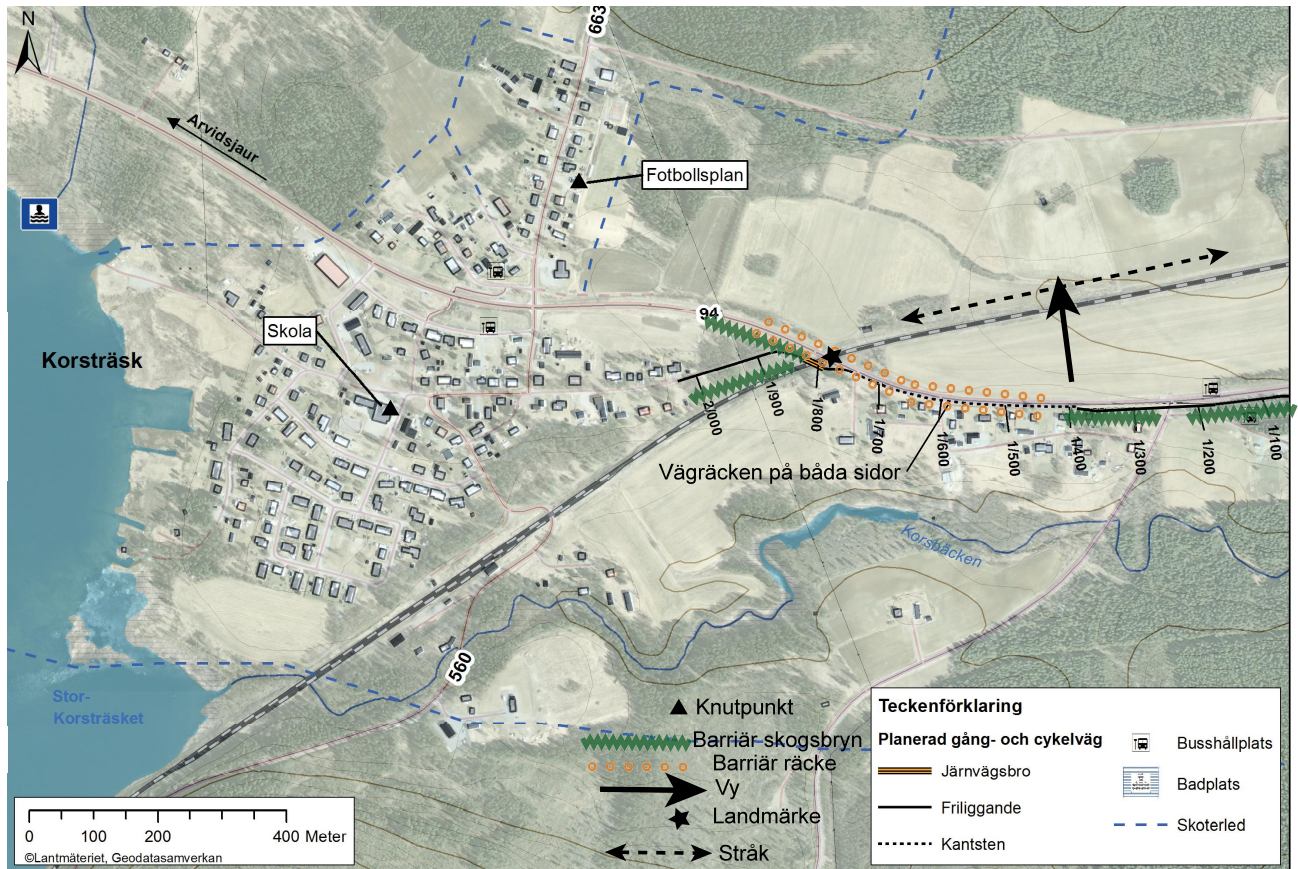
Barriärer är linjära element som ses som gränser mellan två områden. Väg 94 kan ses som en barriär i området mellan bebyggelse på båda sidor vägen. I och med bebyggelsens sträckning längs väg 94 fungerar dock vägen främst som en sammanbindande länk mellan bebyggelseområdena. En stor barriär i området utgörs av järnvägen som skiljer centrala Korsträsk från bebyggelsen i öster. Skogsbryn utgör visuella barriärer. Korsträskbäcken och till järnvägsbron anslutande sektioner av vägen med vägräcken och höjdskillnader utgör fysiska barriärer.

Landmärken är fysiska objekt som bidrar till orienterbarheten i området. Tydliga landmärken längs sträckan är Kanisbergets fritidsområde med skidbackar och liftar samt järnvägsbron öster om Korsträsk. Järnvägsbron öster om Korsträsk är ett utmärkande inslag på vägsträckan och är utpekad som en bro med visst kulturhistoriskt värde.

En vy markerar en plats där utblick över landskapet ges. Längs väg 94 ges ett flertal fina vyer över odlingslandskapet.



Figur 2.1.4 Karta med landskapsbildsanlys



Figur 2.1.5 Karta med landskapsbildsanlys

2.2 Sekvensanalys

Genom upplevelsen av vägen i landskapet kan två olika karaktärsområden urskiljas; vägen genom skogsmark samt vägen genom öppet landskap och bebyggelse. Lägena för dessa områden redovisas i en kartbild, Figur 2.2.1.

Vägen genom skogsmark

Längs den östra delen av sträckan samt vid passagen av Korsträskbäcken mitt på sträckan går väg 94 genom skogsmark. Vägen kantas av blandskog som längs större delen domineras av barrträd. Skogsvegetationen ger ett väl avgränsat vägrum. Vid järnvägsbron där den nya cykelvägen svänger av och ansluter till befintlig kvartersväg i Korsträsk finns ett bestånd av björk som skapar en vacker lövsal.

Värden som bör bevaras eller utvecklas

En potentiell utblick över Korsträskbäcken döljs av sly varför vägens slänter bör röjas.

Lövsalen av björk och andra lövträd vid järnvägsbron har ett högt estetiskt värde som bör bevaras och utvecklas genom att röja undervegetation för bättre genomsiktighet.

Brister som bör åtgärdas

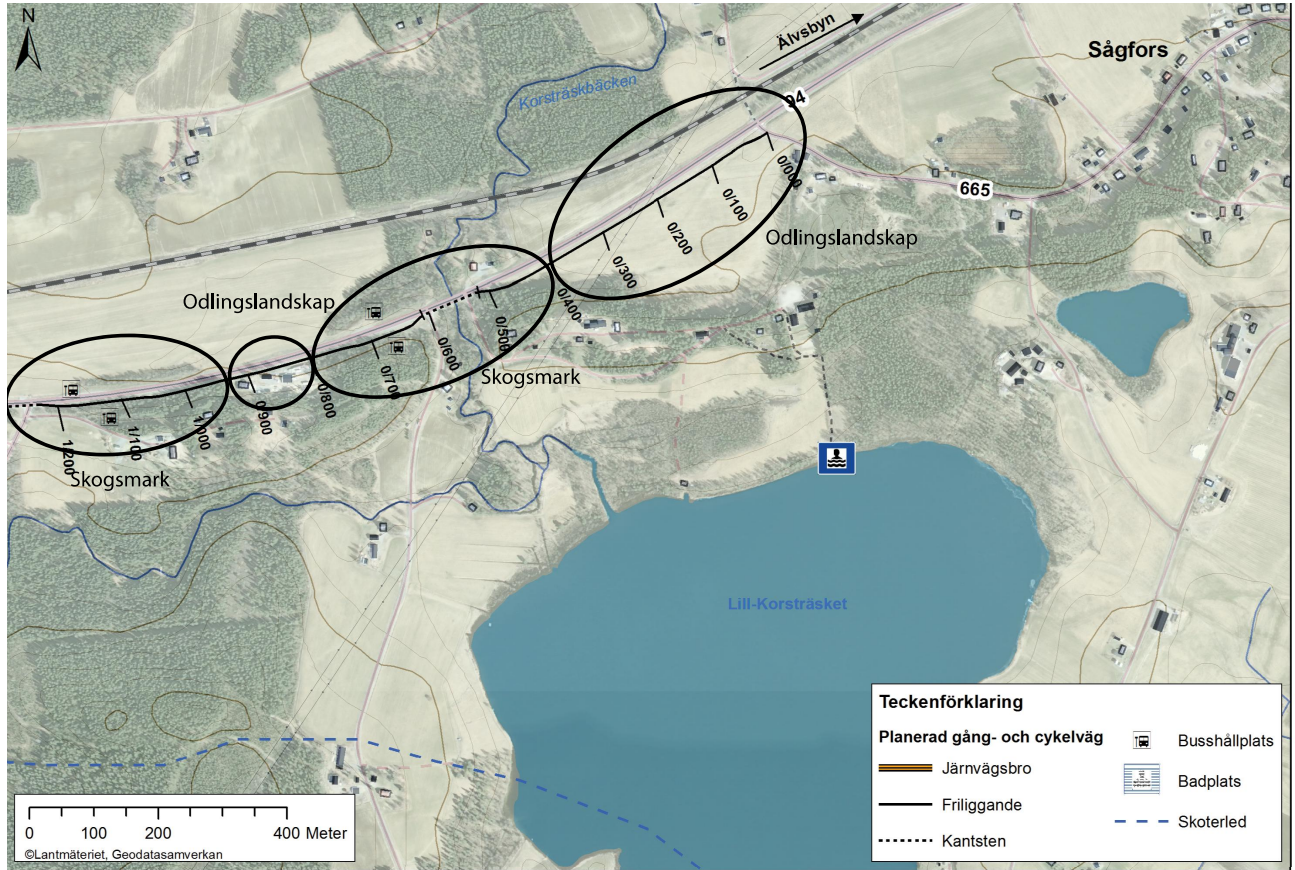
Sträckan saknar belysning och upplevs farlig att färdas längs för gående och cyklister. Den raka och breda vägen uppmuntrar till hög hastighet, vilket upplevs otryggt.



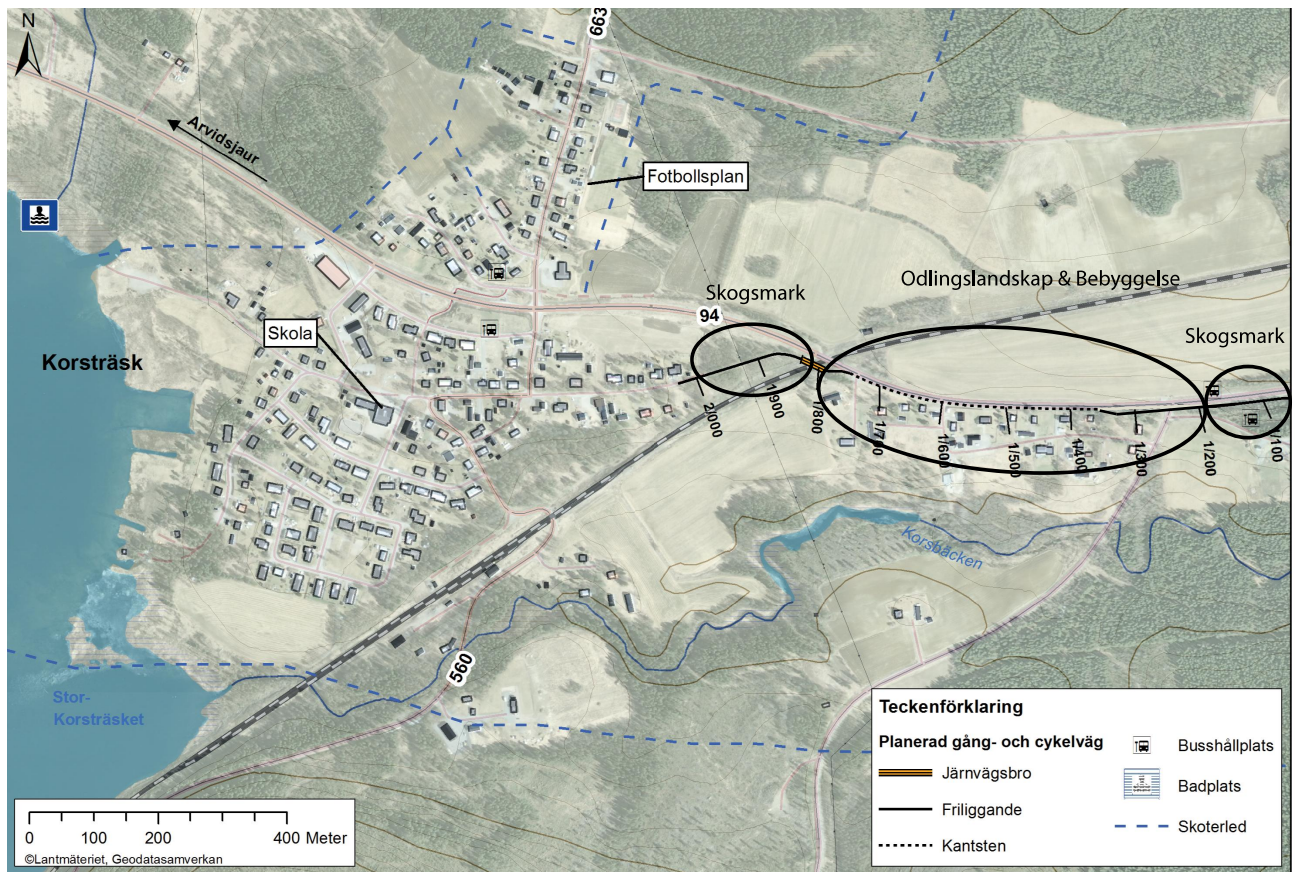
Figur 2.2.1 Vägen går genom skogsmark vid passagen över Korsträskbäcken.



Figur 2.2.2 Gång- och cykelvägen går genom ett björkbestånd innan anslutning till befintlig väg i Korsträsk.



Figur 2.2.3 Karta med sekvensanalys



Figur 2.2.4 Karta med sekvensanalys

Vägen genom odlingslandskap och bebyggelse

Fina vyer ges över det öppna odlingslandskapet längs stora delar av väg 94. Korsträskbäcken delar det öppna landskapet i två delar. Öster om bäcken kantas vägen av odlingsmarker på båda sidor. Väster om bäcken fortsätter odlingslandskapet på vägens norra sidan medan bebyggelse kantar på den södra. Strax efter passagen med järnvägen går vägen genom Korsträsk och kantas på en kortare sträcka av bebyggelse på båda sidor.

Värden som bör bevaras eller utvecklas

Vägnära tomtvegetation som buskar och häckar samt solitära träd bör så långt det är möjligt sparas.

Vyerna över odlingslandskapet bör bevaras.

Brister som bör åtgärdas

Vägen saknar till stora delar belysning och upplevs otrygg att färdas längs av gående och cyklister.

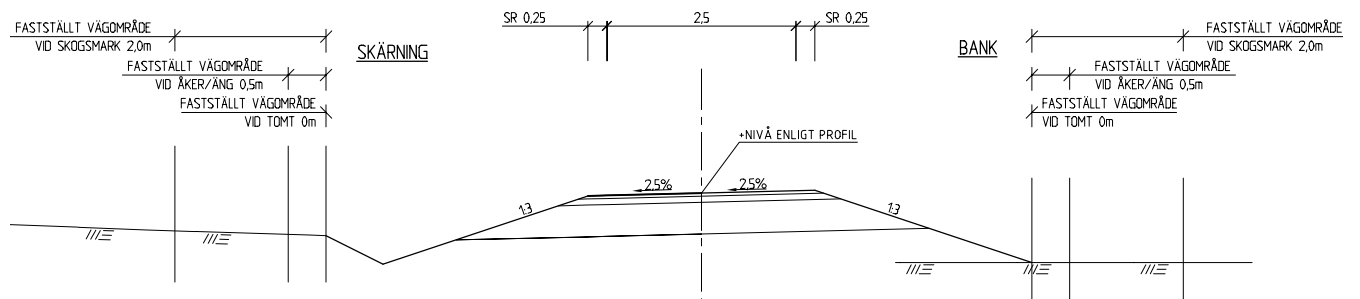


Figur 2.2.5 Väg 94 kantas av odlingsmarker öster om Korsträskbäcken.

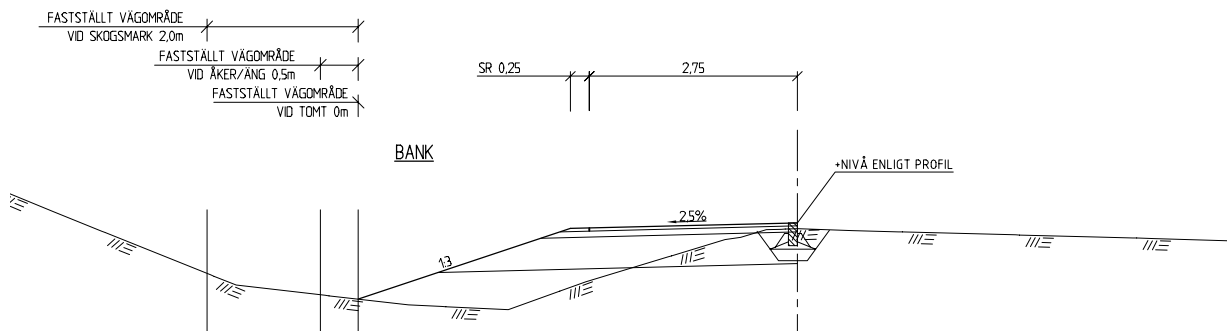
3 Planerade vägåtgärder

3.1 Allmänt

Gång- och cykelvägen är totalt ca 2 km lång och byggs på södra sidan av väg 94. Hela sträckan belyses. Gång- och cykelvägen går längst i öster över odlingsmark och utformas fram till Korsträskbäcken som en friliggande gång- och cykelväg avskild från vägbanan med ett dike. Bredden på gång- och cykelvägens körbana är generellt sett 2,5 meter. Bredden varierar dock där den är utförd med kanstöd.

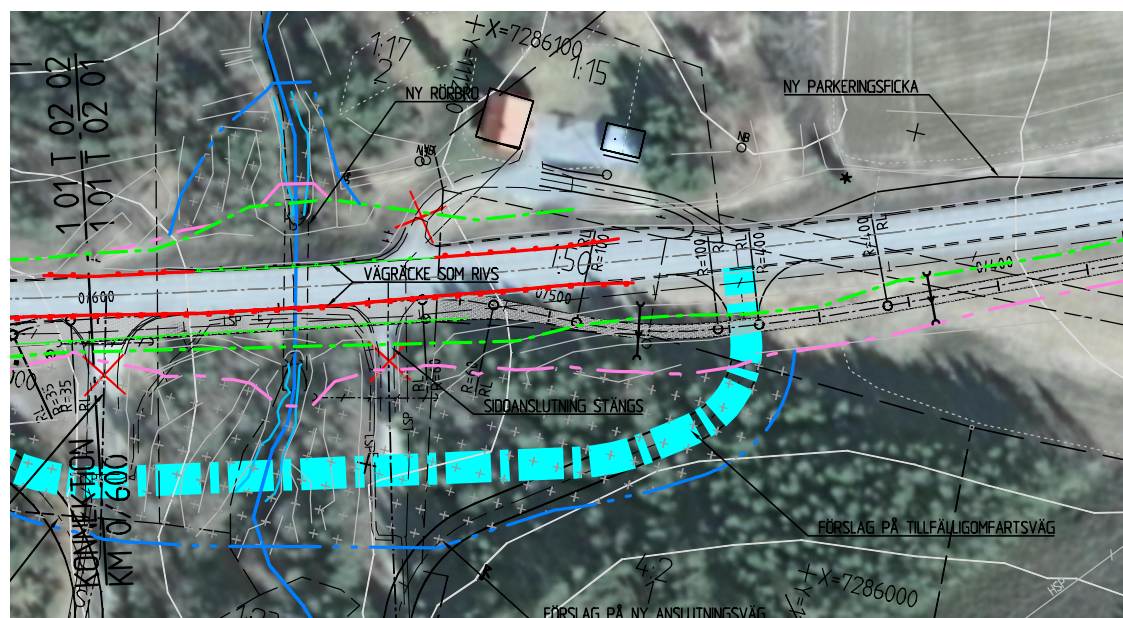


Figur 3.1.1 Typsektion för friliggande gång- och cykelväg.



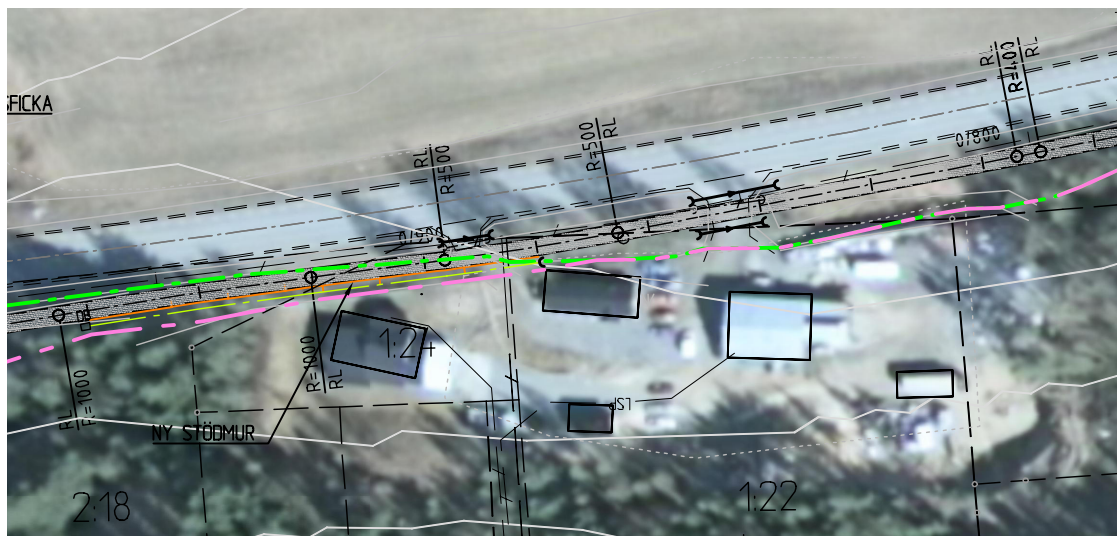
Figur 3.1.2 Typsektion för gång- och cykelbana med kanstöd. Den smalaste sektionen är 2,0 meter..

Vid Korsträskbäcken anläggs en ny rörbro med utterpassage och gång och cykelvägen läggs här nära vägen. Den skiljs av från vägbanan med en skiljeremsa och räcke. Till följd av åtgärderna vid bäcken flyttas befintliga vägenslutningar till nya lägen, två söder om vägen och en norr om vägen.



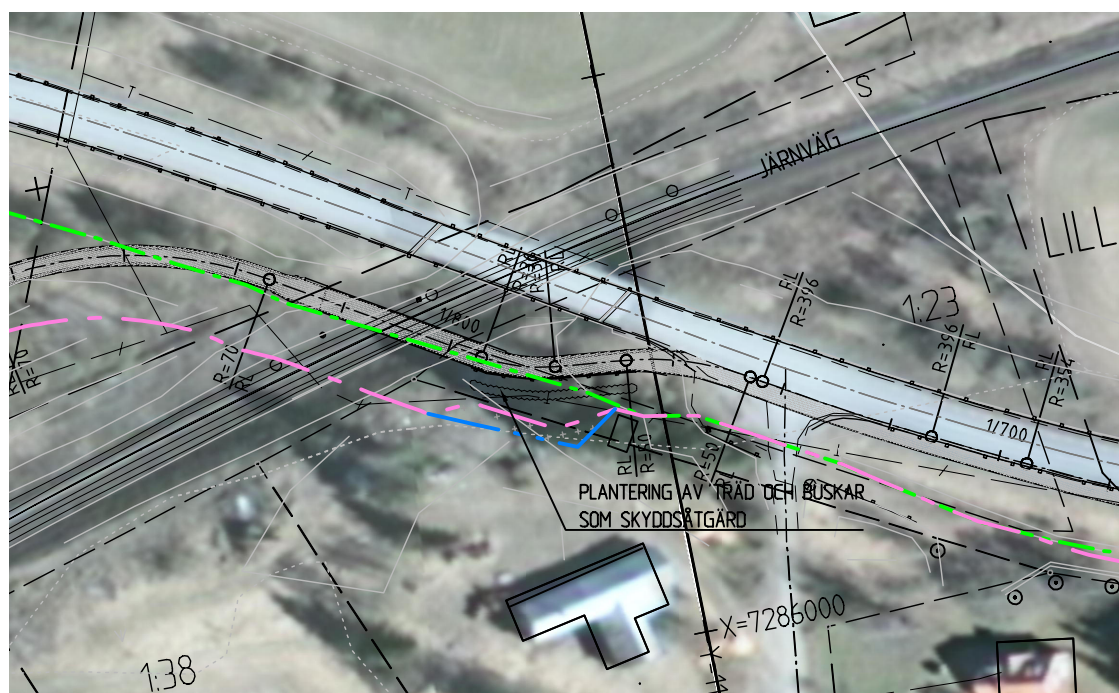
Figur 3.1.3 Åtgärder vid Korsträskbäcken med ny rörbro där gång- och cykelvägen ligger nära vägbanan samt nya lägen för vägenslutningar. Rosa linje = nytt vägområde. Grön linje = bef. vägområde. Cyanblå linje = tillfällig väg under byggtiden.

Väster om bäcken fortsätter gång- och cykelvägen vidare avskiljd från vägen med kantstöd och en ny busshållplats anläggs. Den parkeringsficka som har använts för på- och avstigning på vägens norra sida flyttas till följd av väggårderna lite österut. Gång- och cykelvägen blir återigen friliggande förbi bebyggelsen i Lill-Korsträsk. Här görs en anpassning av en brant slänt med hjälp av stödmur för att minska intrånget i angränsande tomtmark.



Figur 3.1.4 Stödmur anläggs förbi en närliggande fastighet för att minska intrånget i tomtmark. Rosa linje = nytt vägområde. Grön linje = befintligt vägområde.

Därefter blir gång- och cykelvägen åter friliggande förbi Heden fram till järnvägspassagen. På denna sträcka anläggs också en ny busshållplats. Befintlig parkeringsficka på vägens norra sida används även fortsättningsvis för av- och påstigning. En ny bro anläggs för gång- och cykelvägen över järnvägen parallellt med befintlig vägbro. Därefter ansluter gång- och cykelvägen till en befintlig väg i Korsträsk.



Figur 3.1.5 Ny gång- och cykelbro anläggs över järnvägen öster om Korsträsk. Rosa linje = nytt vägområde. Grön linje = befintligt vägområde. Blå linje = område för tillfällig nyttjanderätt.

3.2 Skadeförebyggande åtgärder

- Vägåtgärderna utförs så att dessa väl harmonierar med omkringliggande landskap i fråga om plan och profil. Höga bankar och djupa diken kommer inte att anläggas annat än vid de nya broarna.
- Minsta möjliga markintrång i angränsande skogsmark, odlingslandskap och tomtmark görs. Befintlig vegetation skall bevaras i så stor utsträckning som möjligt i bebyggd miljö.
- Lämnade vägdelar som blir kvar då nya anslutningsvägar anläggs omformas för att på ett så naturligt sätt som möjligt sammanfogas med omgivande markytor.
- Ytor utanför arbetsområdet som använts för tillfälliga upplag och som skadats efterbehandlas efter arbetenas färdigställande till utseende så nära ursprunglig karaktär som möjligt.
- Ny vegetation bör anläggas som visuell avskärmning vid ny bro över järnvägen istället för den skogsdunge som avverkas på grund av gång- och cykelvägen, dels för att förankra bron i landskapet och dels för att dölja den stödmur som anläggs.
- För att vägslänten ska uppfattas som en del av landskapet måste ytskiktet likna omgivningen. Där gång- och cykelvägen går förbi tomtmark (där den är kanstensbunden) sås vägslänten in med gräsfrö anpassad efter platsen.
- Slänter och bankar i öppet landskap hålls rena från sly i hela vägområdet.
- I skogsområden kan högre vegetation tillåtas etablera sig i de yttre delarna av slänten om vegetationen inte skymmer betydelsefulla utblickar över landskapet. Säkerhetsområde beaktas.

4 Övergripande mål och riktlinjer

Trafikverkets arkitekturpolicy för vägar togs fram av dåvarande Vägverket och denna policy ligger till grund för all vägutformning som genomförs i Trafikverkets regi. Policyn ger mycket generella riktlinjer för det förhållningssätt som ska genomsyra vägprojekten. För att få mer lokalt anpassade mål har även mål för arbetet i detta projekt tagits fram.

Trafikverkets arkitekturpolicy

Vägen i samhällsplaneringen

Trafikverket är som väghållare och sektorsmyndighet en viktig samhällsbyggare. Planering, byggande och skötsel av vägar bidrar till utvecklingen av stadsbygd och landsbygd. Vägar skall genom sin lokalisering och utformning anpassas till omgivande landskap och bebyggelse. Ny bebyggelse vid befintliga vägar bör utformas så att vägmiljöns värden består.

Vägen och omgivningen

En väg är ett byggnadsverk som har ett eget värde genom sin historia, sin linjeföring, sina broar och sitt innehåll i form av belysning, räcken, skyltar, planteringar med mera. Vägen är också en del i ett större sammanhang, där natur- och kulturmiljön och andra kulturella uttryck ger förutsättningarna för samspelet mellan vägen och dess omgivningar. Tätorter och städer innebär särskilda förutsättningar, där hänsyn till byggda kvaliteter, bebyggelsemönster, kvartersstruktur och till dem som vistas i den byggda miljön är särskilt viktig. God funktion, genomtänkt form och tidsbeständig utformning skall prägla väganläggningen oavsett dess storlek, art och geografiska läge.

Drift och underhåll

Vägmiljöns arkitektur och karaktär skall beaktas vid skötsel, kompletteringar och förbättringsåtgärder. På motsvarande sätt skall vägmiljöer utformas med hänsyn till drift- och underhållsaspekter.

Konst i vägmiljöer

Konstnärlig gestaltning i vägmiljöer skall integreras genom att det konstnärliga arbetet samordnas med övriga insatser i ett vägbyggnadsprojekts projekterings- och byggfaser. Utsmyckningar som tillägg i redan byggda väganläggningar skall undvikas.

Broar och övriga konstbyggnader

Broar och övriga konstbyggnader är påtagliga inslag i landskaps- och stadsbilden och skall därför ägnas särskild omsorg.

Trafikverket ska

- prövas av hög gestaltningskompetens när det gäller utformning, byggande och underhåll samt vid förbättringsåtgärder.
- verka för att vägtransportsystemet är funktionellt och estetiskt tilltalande.

Projektets övergripande mål är att skapa en naturlig, trygg och säker gång- och cykelväg mellan Älvsbyn och Korsträsk. Gång- och cykelvägen ska utformas på ett sådant sätt att:

- Korsträsk länkas samman med befintligt gång- och cykelnät i centrala Älvsbyn
- Gång- och cykeltrafiken på sträckan främjas
- Trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter på sträckan ökar
- Tillgängligheten till målpunkter i området ökar
- Förbindelsen över Korsträskbäcken säkras med tillräcklig framkomlighet och bärighet
- Fisk och andra vattenlevande djur fritt kan röra sig längs vattendraget där vägen korsar Korsträskbäcken

I gestaltningsarbetet beaktas ett långsiktigt perspektiv för att säkerställa vägens framtida kvaliteter. Förvaltningsaspekter och ekonomi är viktiga förutsättningar i projekteringen.

5 Övergripande idéer för gestaltningen

Allmänt

Grundläggande utgångspunkt för gestaltningen av en gång- och cykelväg mellan Älvsbyn och Korsträsk är att minsta möjliga intrång i omgivande landskap ska göras utan att närmiljön påverkas negativt för de boende i området längs vägen.

Miljön kring gång- och cykelvägen bör utformas så att framkomlighet och trafiksäkerhet tillgodoses samtidigt som det visuella intrycket av gång- och cykelvägen är positiv, både för gående och cyklister samt för betraktare vid sidan av gång- och cykelvägen. Arkitekturen ska vara anpassad både till gång- och cykelvägens funktion och till omgivande landskap.

Bebyggd miljö

Där gång- och cykelvägen passerar bebyggd miljö läggs vikten vid att göra minsta möjliga intrång i angränsande tomtmark utan att ge avkall på säkerhet, funktion och drift.

Öppet landskap

Där gång- och cykelvägen går genom öppet landskap läggs vikten på att kvalitén på utblickar bibehålls och att vägen väl passar in i omgivande landskap.

Skogslandskap

Där vägen passerar genom skogsmark bör vikt läggas på att slänter och utformning överensstämmer med omgivningen.

6 Förslag

Gestaltningsarbetet med gång- och cykelvägen kan delas in i tre olika delar som var och en har betydelse för den färdiga anläggningens anpassning till omgivande landskap. De tre delarna är landskapsanpassning, terrängutformning och detaljutformning.

Landskapsanpassning lägger grunden för hur gång- och cykelvägen förhåller sig till omgivande landskap. Terrängutformning beskriver åtgärder som vidtas för att förankra gång- och cykelvägen i landskapet. Detaljutformning innefattar utformningen av mark, vegetation och utrustning.

Nedanstående beskrivna aspekter bör vara vägledande vid projekteringen av gång- och cykelvägens slutliga form för att på så sätt skapa en gång- och cykelväg med en god utformning.

Kartbilder där föreslagna åtgärder samt längdmätning redovisas övergripande visas i figur 2.2.3 samt 2.2.4.

6.1 Landskapsanpassning

Plan och profil

Gång- och cykelvägen ska så långt möjligt smälta in i terrängen utan höga skärningar eller slänter. Terränganpassningen medför i sin tur en mer varierad linjeföring där gång- och cykelvägen följer landskapets formationer.

Utblickar

Fina utblickar över det öppna landskapet fås längs delar av sträckan där gång- och cykelvägen går genom odlingsmarker. Dessa utblickar ska tas tillvara och beaktas.

En potentiell utblick över Korsträskbäcken döljs idag av sly. I samband med anläggande av ny rörbro kommer vägens slänter att omformas och befintlig sly tas bort vilket öppnar upp vyn.

Lövsalen av björk och andra lövträd vid järnvägsbron har ett högt estetiskt värde som bör bevaras och utvecklas genom att röja undervegetation för bättre genomsiktighet. Detta är dock en åtgärd som inte ingår i denna vägplan.

6.2 Terrängutformning

Slänter

Nya slänter krävs för gång- och cykelvägen/-banan samt för de åtgärder som görs vid broarna. Minsta möjliga intrång i angränsande tomtmark ska göras. En anpassning av en brant slänt med hjälp av stödmur görs för att minska intrånget i angränsande tomtmark väster om Korsträskbäcken.

Släntfot och släntkrön ges generellt en mjuk avrundning vid anslutning mot befintlig mark. Gång- och cykelvägen samt vägen får därmed en bättre anpassning till sin omgivning. Undantag görs endast vid trånga passager där särskilda åtgärder krävs för att minimera intrånget i angränsande tomtmark.



Figur 6.2.1 Dike med mjuk avrundning av släntfot och släntkrön vid anslutning mot befintlig mark.



Figur 6.2.2 Dike med skarp anslutning mot befintlig mark.

Terrängmodellering och markbehandling

I den mån det finns överskottsmassor kan dessa användas till att utforma landskapsanpassade markmodelleringar.

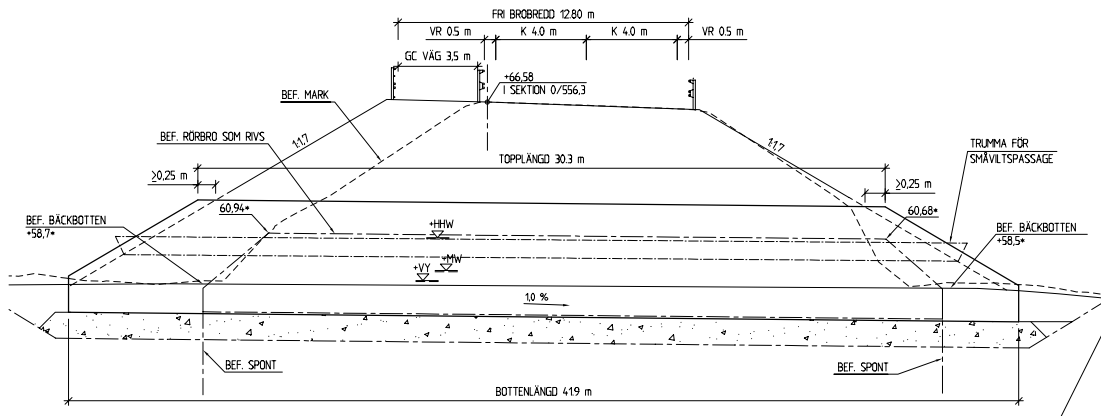
Lämnade vägdelar som blir kvar då nya anslutningsvägar anläggs vid Korsträskbäcken modelleras och ytbehandlas så att området på ett så naturligt sätt som möjligt sammanfogas med omgivande markytor.

Ytor utanför arbetsområdet som använts för tillfälliga upplag och som skadats efterbehandlas efter arbetenas färdigställande till utseende så nära ursprunglig karaktär som möjligt. Där så är möjligt tas markskiktet av innan arbetena påbörjas och lagras för att kunna återanvändas vid efterbehandlingen.

6.3 Broar

Rörbro

Vid Korsträskbäcken anläggs en ny rörbro med utterpassage. Rörbron utformas för att rymma både vägbana och gång- och cykelbana som här läggs här nära vägen. Den skiljs av från vägbanan med en skiljeremsa och räcke.



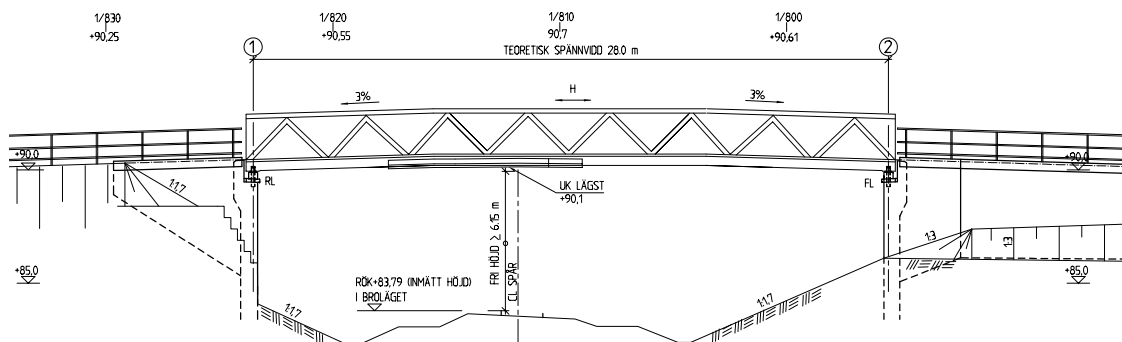
Figur 6.3.1 Sektion vid Korsträskbäcken med ny rörbro och räckesplacering..

Bro

Ny gång- och cykelbro över järnvägen utförs som en fackverksbro i stål. Bron placeras parallellt i nära anslutning till befintlig bro för väg 94. Bron ska ges en enkel arkitektonisk utformning utan en mångfald av reliefer och mönster. Färgsättningen ska utföras sparsamt och den råa betongytan ska framträda. Bron ska utseendemässigt i material och form (betong och stål samt lägbygd) harmonisera med den intilliggande vägbron över järnvägen.

Landfästen och stödmurar ska utföras i betong och anläggas så nära gång- och cykelvägen som möjligt. Detta för att minska utbredningen mot angränsande tomtmark. Stenmaterial är på denna plats i det flacka jordbrukslandskapet ett främmande material som inte återfinns i varken anläggningar eller skärningar längs övriga delen av aktuell sträcka. Användande av sådant material skulle ge brokonstruktionen ett avvikande utseende som inte heller stämmer överens med vägbron utformning.

Träd och buskage bör anläggas vid landfäste och stödmur som vätter mot den angränsande fastigheten på järnvägens östra sida. Vegetationen ger anläggningen en naturlig förankring i landskapet och mildrar även det visuella intrycket av bron från fastigheten. Se även avsnitt 6.4 Vegetation.



Figur 6.3.2 Elevation vid järnvägen med ny fackverksbro..

6.4 Vegetation

Målsättningen ska vara att spara befintlig vegetation i så stor utsträckning som möjligt, särskilt vegetation på bebyggd tomtmark. Även vegetation i anslutning till bebyggd tomtmark ska i möjligaste mån sparas då vegetationen fungerar som insynsskydd och visuell avgränsning mellan tomtmark och gång- och cykelväg.

Artrika vägkanter förekommer inte längs sträckan.

Några planteringsinsatser planeras inte generellt längs sträckan. Vid järnvägsbron bör dock dungar med träd och ev. buskadge planteras, dels för att förankra bron i landskapet och dels för att dölja den stödmur som anläggs. Gång- och cykelvägen anläggs i läge för en befintlig skogsdunge som idag fungerar som visuell avgränsning mellan bostadshus och järnväg. En nyplantering ersätter då den befintliga skogsdunge.

För att vägslänten ska uppfattas som en del av landskapet måste ytskiktet likna omgivningen. Därför lämnas justerade slänter utan åtgärd för en fri och naturlig vegetationsetablering där gång- och cykelvägen går förbi skogsmark och odlingsmark. Slänterna kommer att vara täckta av ettårigt ogräs redan en växtsäsong efter genomförda åtgärder. Där gång- och cykelvägen går förbi tomtmark (där den är kantstensbunden) sås vägslänten in med gräsfrö anpassad efter platsen.

Ytor som skadas efterbehandlas efter arbetenas färdigställande till utseende så nära ursprunglig karaktär som möjligt.



Figur 6.4.1 Vegetation nära vägen vid bebyggelsen i Korstråk.

6.5 Avvattning

Där gång- och cykelvägen går med kantsten nära vägbanan sker avvattningen genom att vägbanan lutar mot andra sidan vägen och vidare till dike. Gång- och cykelvägen lutar 2% i sidled för avrinning av ytan till närliggande dike.

Där gång- och cykelvägen löper friliggande avskild från vägen med dike lutar ytan 2 % i sidled för avrinning av dagvatten till dike.

6.6 Vägutrustning

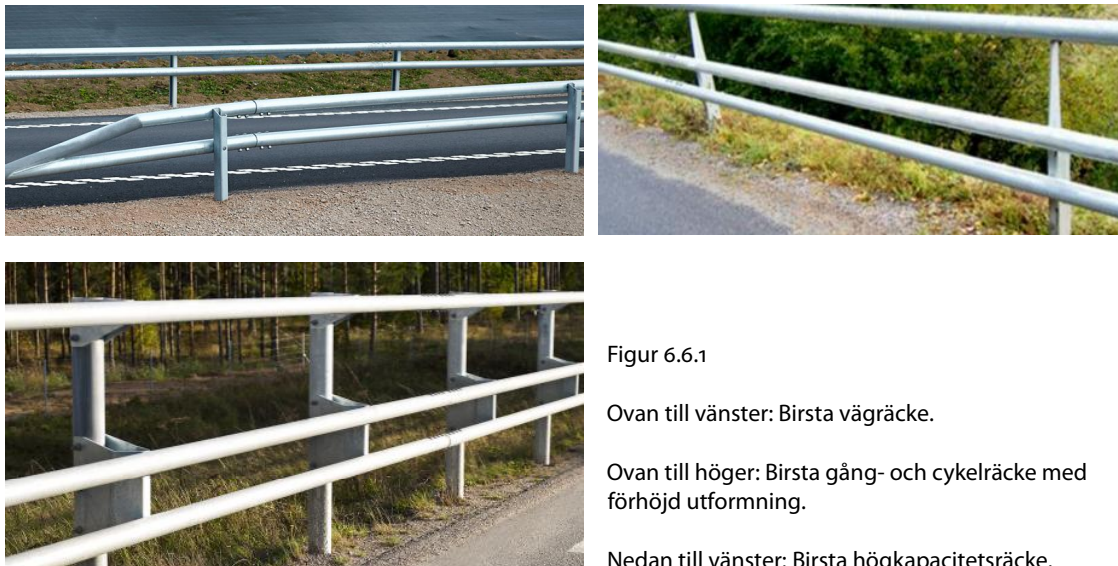
Detaljer i vägrummet ska harmonisera med varandra och med omgivningen. En konsekvent bearbetning av vägrummets utrustning kan begränsa störande inslag och göra det lättare för trafikanten att orientera sig.

Räcken

Val av räcke ska göras utifrån en bedömning av trafiksäkerhet där vägen trafikintensitet och tillåtna hastighet beaktas. Där gång- och cykelvägen passerar Korsträskbäcken utformas vägen med dubbelsidigt räcke. Mot bäcken krävs ett förhöjt räcke. Mellan gång- och cykelväg samt vägbanan anläggs ett vanligt vägräcke och på norra sidan vägbanan krävs ett högkapacitetsräcke. Se figur 6.3.1 för räckesplacering.

Räckena ska vara omålade och ges en enkel utformning. Lämpliga räcken kan till exempel vara Birsta 2P gång- och cykelräcke, Birsta N2 vägräcke och Birsta H2 högkapacitetsräcke.

Samordning mellan broräcke och vägräcke ska göras för att få en god helhetslösning både trafiksäkerhetsmässigt och utseendemässigt.



Figur 6.6.1

Ovan till vänster: Birsta vägräcke.

Ovan till höger: Birsta gång- och cykelräcke med förhöjd utformning.

Nedan till vänster: Birsta högkapacitetsräcke.

Belysning

Belysningen utförs främst för oskyddade trafikanter vilket innebär att det i första hand är gång- och cykelvägen som belyses. Då tanken är att ljuset även ska spridas till vägbanan där gång- och cykelbanan ligger med kantstöd eller stödremsa mot vägen används en stolpe som är ca 8-10 meter hög. En ljusberäkning bestämmer exakt höjd på stolparna samt avståndet mellan dessa. Ett längre avstånd är dock att föredra framför ett kortare avstånd, framför allt i det öppna landskapet, då intrycket av belysningen dämpas och känslan av en tät rad med "pinnar" som stör utblickarna över landskapet minskar.

Bron över järnvägen bör utföras utan belysningsstolpar på själva bron. En ljusberäkning visar på behovet av belysning. Om belysning krävs ska en stolpe med höjd 6 meter användas och belysningen placeras med en stolpe i vardera ände, inte med en stolpe mitt på bron. Två stolpar ger en bättre visuell balans av brons utformning. Bron över Korsträskbäcken uppfattas inte som en typisk bro med ett fritt luftrum under vägbanan utan ligger i en slänt. Belysningen placeras dock även här med fördel på vardera sida om bron och inte med en stolpe mitt på.

Belysningen ska ha god färgåtergivningsförmåga. Den nya belysningen ska harmonisera med omgivande landskap i färg och form på stolpe och armatur. Belysningen bör utföras med galvaniserad stolpe och ljus armatur. En armatur som fästes direkt mot stolpen är att föredra framför en armatur med stolparm. Detta för att belysningen inte ska ge ett spretigt intryck i väggrummet. Om stolparm krävs bör en så kort arm som möjligt väljas. Armaturen ska ha en LED-ljuskälla med gatuoptik och klara Trafikverkets krav på belysning enligt dokumentet TDOK 2013:0651-5.0. Exempel på lämplig armatur är t ex Italo från AEC, se bild 6.6.2.

Belysningsstolpen bör med hänsyn till vinterunderhåll och grässlätter placeras 1 meter från GC-vägens asfaltkant.

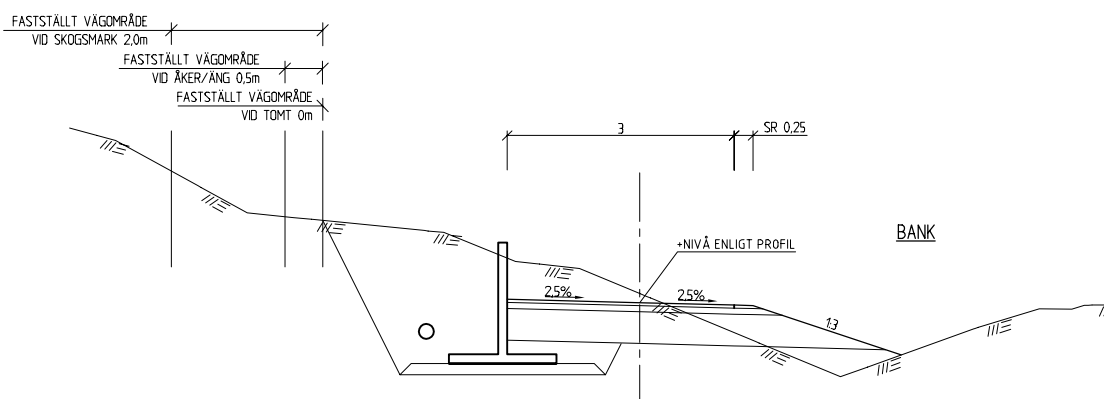


Figur 6.6.2 Armatur Italo från AEC.

Murar

Stödmuren längs delen förbi Lill-Korsträsk ska smälta in i slänten och inte dominera i landskapet. Muren bör därför utföras i naturgrå betong av typ L-stödmur med slät yta.

Detta gäller även för stödmur vid järnvägsbron, se avsnitt 6.3 Broar.



Figur 6.6.3 Typsektion visande åtgärd med stödmur för att minska intrång i angränsande tomtmark.

Kantstöd

Kantstöd bör utföras i granit med en höjd av 12 cm. Busshållplatser utförs med kantstödshöjd 17 cm för att underlätta på- och avstigning.

Busshållplats

Busshållplatserna utformas som fickhållplatser enligt VGU (Trafikverkets skrift Vagar och gators utformning).

De väderskydd som anläggs ska ha en enkel och funktionell utformning.

Ett 70 cm brett taktilt ledstråk med sk sinusplattor, kontrasterande i ljushet mot omgivningen, läggs för att hjälpa blinda och synsvaga att hitta hållplatsens väderskydd och bussens instegsdörr. Närmast plattformens kant ska finnas en kvadratisk yta av varningsplattor 70 cm x 70 cm i avvikande färg, tex kupolplattor. Plattformens kant närmast kantstödet ska utföras med en 35 cm bred vit plattrad. Plattan ska vara kontrasterande i ljushet.

7 Rekommendationer inför fortsatt arbete

Föreliggande gestaltungsprogram ska gälla som styrande underlag för den fortsatta projekteringen i bygghandlingsskedet. Under projekteringen ska gestaltungsprinciperna bearbetas och förfinas i samarbete med övriga teknikdiscipliner för att slutligen inarbetas till färdiga utformningsförslag.

7.1 Projekteringsskedet

- Anpassa jordsammansättning efter vilken typ av växtlighet som ska växa på slänter.
- I detalj studera utformning av stödmurar.
- I detalj studera utformning av järnvägsbrons möte med mark, utformning och placering av planteringar samt stödmur.

7.2 Byggskedet

- Markera vegetation som ska sparas och skyddas i terrängen innan avverkning sker.
- Släntfot och släntkrön ska utformas så att de ansluter mjukt till omgivande terräng.

7.3 Driftskedet

- Slätter/klippning, borttagning av växter och gödning av slänter ska samordnas och anpassas efter gestaltungsprogrammets intentioner för de olika sträckorna förbi bebyggelse, skogsmark eller odlingsbruksmark.

7.4 Övrigt

Ett separat röjningsprojekt för att förbättra upplevelsen längs gång- och cykelvägen där den går genom lövskog väster om järnvägen bör initieras. Omfattning av röjningsåtgärden utreds i detalj i ett sådant röjningsprojekt.

8 Källor

Skriftligt underlagsmaterial

Länsstyrelsen Norrbotten, 1993. Vårt hävdade Norrbotten, bevarandeprogrammet för odlingslandskapet. Rapport nr 6/1993.

Länsstyrelsen Norrbotten, 2005. Broarna i Norrbottens län. Inventering av kulturhistoriskt värdefulla vägbroar. Rapport nr 4/2005.

Trafikverket, 2012. Förstudie Gång- och cykelväg Älvsbyn -Korsträsk väg 94. Älvsbyns kommun, Norrbottenslän. Beslutshandling. Dokumentdatum 2012-10-23.

Digitalt underlagsmaterial

www.alvsbyn.se, Älvsbyns kommun.

www.bd.lst.se, Länsstyrelsen i Norrbottens län.

www.gis.lst.se/lstgis/ GIS-data Länsstyrelsen i Norrbottens län.



Trafikverket, 971 25 Luleå, Besöksadress: Sundsbacken 2-4
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se