

GESTALTNINGSPROGRAM

VÄGPLAN – E4, Broänge-Daglösten

Skellefteå kommun, Västerbottens län

Datum: 2022-03-10

Objektnr: 158640



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå.

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: GESTALTNINGSPROGRAM

Författare: Andreas Hansson Sweco, Emma Arvidsson Sweco, Ylva Tomasdotter Sweco

Dokumentdatum: 2022-03-10

Objektnummer: 158640

Kontaktperson: Gunilla Björklund, Trafikverket

Konsult: Sweco

Bilder: Trafikverket och Sweco, där inget annat anges.

INNEHÅLL

INLEDNING	4
Projektbeskrivning.....	4
Projektmål	4
FÖRUTSÄTTNINGAR	5
Befintlig väg.....	5
Olika perspektiv	6
Gestaltningssprogrammet	6
Landskapsanalys	6
Landskapstyper	9
Landskapselement.....	11
Utblickar	14
Känslighet och potential	16
Övergripande mål och riktlinjer	18
Projektets övergripande mål	18
Grundförutsättningar för gestaltning	18
Gestaltningssmål i projektet.....	18
Övergripande gestaltningssidéer	19
Jordbrukslandskapet	19
Skogslandskapet.....	19
Vid bebyggelse.....	19
Generella utformningssprinciper	19
Sidoområden	19
Vägutrustning	21
Räcken	21
Viltstängsel.....	22
Belysning.....	22
Skyltar och skyltbärare.....	22
Övrig utrustning	22
Platsspecifik gestaltning	22
Gång- och cykelport i Mångbyn	22
Skoterpassage	23
Faunapassage på Hökmarksberget.....	24
Parallellväg vid Degerträsket	27
Vändplats vid kulturmiljö	28
Fortsatt arbete	29

Inledning

Projektbeskrivning

Europaväg 4, E4, är av riksintresse för kommunikation och hör till Sveriges viktigaste transportleder. Vägen sträcker sig mellan Helsingborg och Haparanda och är Sveriges näst längsta efter E45 med sina 159 mil. För Västerbotten och Norrbotten är den en viktig kommunikationsled för transporter längs kusten och vidare in i landet.

Trafikverket har som en del i nollvisionen under flera års tid satsat på trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs väg E4. Framförallt är arbetet inriktat på att bygga så kallade mötesfria 2+1 vägar utrustade med mitträcken. Metoden har visat sig vara en kostnadseffektiv metod för att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken. Mellan Umeå och Skellefteå återstår ca 6 mil att åtgärda. Trafikverket planerar därmed en breddning av väg E4 för ytterligare ett körfält och mitträcke på fem delsträckor mellan Sikeå i Robertsfors kommun och Yttervik i Skellefteå kommun, Västerbottens län, en så kallad 2+1 väg. Broänge–Daglösten är en av dessa fem delsträckor som ska åtgärdas i befintligt läge genom att breddas från befintliga 9 m till 14 m för att rymma ytterligare ett körfält samt mitträcke. Trafiksäkerheten höjs även genom planskilda gång- och cykelpassager, viltstängsel och så kallade öglor. Vägen projekteras för hastigheten 110 km/h.

Projektmål

Syftet med projektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten på vägsträckan Broänge–Daglösten.

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.

Gestaltningssprogrammet

Enligt Trafikverkets verksamhetsplanering ska samtliga vägobjekt ha ett gestaltningssprogram. Syftet med gestaltningssprogram är att analysera gestaltningssförutsättningar, ta fram gestaltningens huvudidé och beskriva hur den ska uppnås. Gestaltningssprogrammet ska säkerställa en hög arkitektonisk kvalitet i väghållningen i enlighet med regeringens krav. Enligt väglagen (1999) ska en estetiskt tilltalande utformning eftersträvas och hänsyn tas till stads- och landskapsbild samt natur- och kulturvärden.

Gestaltningssprogrammet behandlar projektets riktlinjer och ambitioner och sammanfattar det gestaltningsarbete som genomförts under planskedet. Programmet ligger till grund för detaljutformningen under vidare projektering i bygghandlingsskedet.

Rapporten inleder med att beskriva landskapet och dess värden för vägsträckan Broänge–Daglösten. Tonvikten ligger på landskapsbilden och landskapets karaktärer. Värden för natur- och kulturmiljön samt för friluftslivet redovisas utförligt i rapporten Miljöbeskrivning som också ingår i vägplanen.

Vidare redovisas mål och riktlinjer för projektet och gestaltningen som gestaltningsprinciper. Avslutningsvis behandlas rekommendationer för nästa steg i vägprojektet.

Landskapsanalys

Området längs Väg E4 kategoriseras som Kustnära kulturbygd i rapporten Landskapskaraktärisering Västerbottens län och utgörs av ett småskaligt kulturlandskap. Det kännetecknas av omväxlande jordbruksmark kring bäckar och åar i dalgångarna och vågig barrskogsklädd terräng med kullar upp till omkring 100 meter över havet. Väg E4 mellan Sikeå och Yttervik sträcker sig längs kusten utan märkbar kontakt med Bottenviken. Den starka landhöjningen har påverkat vägens och byarnas läge då de tidigare låg närmare kustlinjen.

Kusten har nyttjats för jakt, fiske, samlande och salfångst sedan stenåldern och mindre jordbruksverksamhet sedan bronsåldern. Bosättningar från järnålderns slut lär ha anslutning till byar som förekommer i källor från medeltiden. De äldsta byarna anlades ofta vid den dåvarande kusten i skyddade fjärdar. Kustlandet användes, och används fortfarande, tidvis av samerna för renskötseln. Tiden 1780–1850 var en intensiv nybyggesperiod då boskapsskötseln blev särskilt viktig.

I landskapsanalysen används följande begrepp för olika beståndsdelar i landskapet:

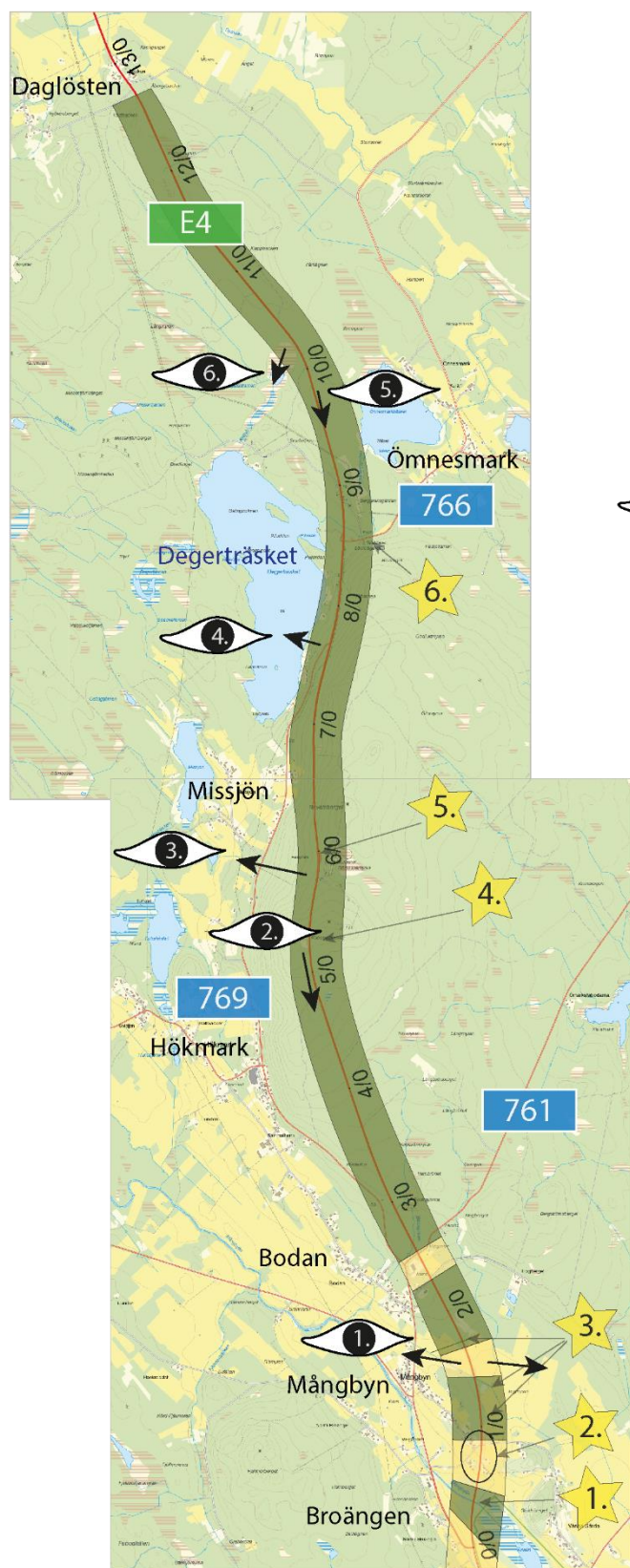
Stråk är linjära element där människor rör sig. Kanter är linjära element som är riktnings-givande eller barriärer. Distrikt är mindre områden som identifieras av en sammanhållen struktur. Noder är punktformade element där människor möts. Landmärken är punktformade element som syns på långt håll eller på annat sätt är tydliga i landskapet.

Vägen är väl förankrad i landskapet och ansluter till dess former. Jordbruksmarken i sträckans början i söder ligger ca 10–20 m.ö.h. Därefter stiger vägen i en 3 km lång svag stigning till 105 m.ö.h. uppe på Hökmarksberget (se figur 2 s. 9). Från höjdpunkten sjunker åter vägen i en 3 km lång nedförslutning till 20 m.ö.h. vid korsningen med väg 766. Norra delen uppvisar små nivåskillnader 20–30 m.ö.h. och landskapet upplevs flackt. Vägen ligger tydligt på skrå i sluttningen på Hökmarksbergets norra sida. I övrigt upplevs inte terrängen ha någon märkbar lutning i sidled när man färdas på vägen. Att terrängen är relativt flack och med storskalig topografi gör att det inte är aktuellt med större bankar eller skärningar. I skogsmark har vägen viltstängsel. Det öppna landskapet i söder avviker i karaktär från skogslandskapet. Söder om vägplanens sträcka går E4 vidare i detta jordbrukslandskap fram till Lövånger.



Typisk vägmiljö längs sträckan, vid ca 3/500.

Landskapsanalys



Landskapstyper

- Skogslandskap
- Odlingslandskap



Landskapselement

1. Mångbyån
2. Gårdar nära vägen
3. Träddungar i ytterkurva ger optisk ledning
4. Höjdpunkt, 3 km lutning åt båda håll
5. Parkering för norrgående trafik
6. Kulturmiljö



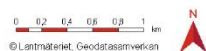
Utblickar

1. Odlingslandskap
2. Nedför längs vägen
3. Landskap och sjö
4. Sjöutsikt genom björkar
5. Längs vägen
6. Myr antyds genom glest bryn

Sträckan Broänge–Daglösten kan delas upp i landskapstyperna skogsmark och odlingsmark. Landskapstyperna omfattar olika karaktär som beskrivs närmare senare. Väg E4 bildar ett tydligt stråk genom landskapet och är samtidigt en barriär för rörelser tvärs vägen. Parallellt om E4ans västra sida går väg 769. Vägen syns inte från E4. Sträckan på E4 saknar tydliga noder. Längs med sträckan finns det flera landskapselement samt utblickar som märks ut på kartan och presenteras mer utförligt senare.

Den första delen av sträckan sedd söderifrån (0/0–2/0) utgörs av ett mosaiklandskap bestående av jordbruksmark, gårdar och lövdungar. Längs sträcka 2/0–5/0 går vägen i en talldominerad skogsmark bestående av träd i olika åldrar. På höjderna är det mager jord. Längs sträcka 5/0 – 8/0 går vägen på skrå i en skogsmark bestående av blandskog i olika åldrar. Den nordligaste sträckan, 8/0–13/0 utgörs av väg i flack skogsmark. Skogen består av träd i olika åldrar och är delvis gallrad för att skapa genomsikt.

Landskapsanalys över projektområdet.



Landskapstyper

Det aktuella området bedöms ha två övergripande landskapstyper vilka är skogsmark och odlingsmark (Figur 2, s. 8). Dessa landskapstyper beskrivs här nedan och delas in i landskapskaraktärer.

Skogsmark

2/0-5/5 Talldominerad skog med björkinslag

Det sydligaste skogsområdet är en del av ett mosaiklandskap. Vägsträckan har skogsmark på västra sidan av vägen och växlande odlingslandskap och skogsdungar på den östra sidan. Vissa partier av skogsmarken är lövdominerade och förmodas vara igenväxningsmark.

Söder om höjdpunkten på Hökmarksberget går vägen genom mestadels talldominerad skog med björkinslag (bild s. 8). Skogen har olika ålder även hyggen finns. Längre upp på berget blir marken torrare och tallskog med ljung omger vägen. Vägrummet är slutet utan utblickar i sidled utom vid en gles hållmarksskog nära höjdpunkten. Vägen är rak och för södergående trafik finns en lång utblick nedåt längs vägen mot landskapet i söder.



Hållmarker intill vägen

5/5–8/5 Skogsmark med utblickar

På denna delsträcka går vägen ner från Hökmarksberget på skrå i landskapet. Mot väster finns flera fina utblickar mot lägre liggande terräng med skog och sjöar. Skogen är blandskog med större andel hyggen och ungskog än södra delen. Vägen har stigningsfält för södergående trafik.

Här finns en parkering för norrgående trafik. Vid parkeringen finns träd och buskar med parkkaraktär och några sparade tallar. På ömse sidor om vägen finns större öppna hyggen.

Väster om vägen sluttar marken ner mot Degerträsket, där några sommarstugor finns vid sjön. Här planeras en ny sträckning av väg 769 som ska ansluta till E4 i en fyrvägs korsning vid ca 8/5.

8/5–12/6 Flack skogsmark

I norra delen av planområdet går vägen återigen genom relativt flack skogsmark av olika åldrar och hyggen. Delar av skogen är gallrad med viss genomsikt. På andra delar är vägrummet slutet åt båda håll. På ett ställe finns en utblick söderut längs vägen med Hökmarksberget i fonden.

Odlingsmark

0/4–2/0 Odlingsmarker i Broänge/Mångbyn

Mosaiklandskap med jordbruksmark, lövdominerade dungar och spridd bebyggelse. Jordbruksmarken ingår i ett större stråk längs Mångbyån, som korsar E4 här. Gårdarna ligger längs äldre vägar i området, och några finns nära E4. Det är den enda bebyggelsen inom vägplanen.

Några skogsdungar som ger god optisk ledning ligger på vägens östra sida i en svag ytterkurva. Mosaikkarakteren gör att odlingsmarkernas kanter inte är skarpa utan gradvis övergår i skogsmark.



Odlingslandskapet i Mångbyn

Landskapselement

Det finns ett antal landselement som underlättar orienterbarheten längs med vägsträckan, som annars till största delen går genom sluten skogsmark.

1. Mångbyån

I södra änden av vägsträckan passerar E4 på bro över Mångbyån. Ån omges av en gransumpskog med allmänt inslag av björk på västra sidan av E4 och av en lövdominerad kantzonsbård på den östra. Den västra sidan är delvis gallrad och på stora partier har en ren björkskog skapats. Från vägen är det möjligt att se Mångbyåns vattenspegel.

Området utgör inga höga art- eller biotopvärden i sig själv men är en del av ett naturreservat som även inkluderas i fågeldirektivet (SPA) samt art- och habitatdirektivet (SCI).



E4 passerar på bro över Mångbyån.



Östra sidan utgörs av en lövdominerad kantzonsbård.

2. Gårdar nära vägen

Den första delen av sträckan sedd söderifrån (0/0 – 2/0) utgörs av ett mosaiklandskap bestående av jordbruksmark, gårdar och lövdungar. Gårdarna ligger längs äldre vägar i området, och några finns nära E4. Det är den enda bebyggelsen inom vägplanen.

3. Träddungar i ytterkurva ger optisk ledning

Några skogsdungar längs med E4 bidrar till en god optisk ledning. Skogsdungarna ligger på vägens östra sida i en svag ytterkurva.



Skogsdungar i ytterkurvan bidrar till optisk ledning

4. Höjdpunkt, 3 km lutning åt båda hållen

Hökmarksberget med sina 105 m.ö.h. skapar en höjdpunkt och ett landskapselement längs med vägsträckan. Från höjdpunkten sjunker åter vägen i en 3 km lång nedförslutning, i båda riktningar, till cirka 20 m.ö.h.

5. Parkering för norrgående

Längs vägen finns en parkering för norrgående trafik. Vid parkeringen finns träd och buskar med parkkaraktär och några sparade tallar, men på ömse sidor och på andra sidan vägen finns nyligen avverkade hyggen.



Parkering för norrgående trafik.

6. Kulturmiljö

Ett hundratal meter in på anslutande väg 766 vid 8/5 finns en avskild rast/ grillplats vid en äldre kvarnmiljö med kulturhistoriska värden. Den är inte synlig från E4 och inte skyltad.



Kvarnmiljön vid väg 766.

Utblickar

Längs med vägsträckan finns ett antal utblickar som bidrar till en variation i körupplevelsen samt ger området dess karaktär.

1. Odlingslandskap

Det öppna, brukade odlingslandskapet möjliggör långa utblickar i landskapet.

2. Nedför längs vägen

Hökmarksberget skapar en höjdpunkt i området. Det faktum att vägen är rak och vägrummet är slutet utan utblickar i sidled gör att en utblick skapas nedåt längs vägen mot landskapet i söder för södergående trafik.



Utblick söderut från Hökmarksberget

3. Landskap och sjö

Vägen går ner norrut från Hökmarksberget på skrå i landskapet. Mot väster finns flera fina utblickar mot lägre liggande terräng med skog och sjöar.



Utblick västerut vid parkering

4. Sjöutsikt genom björkar

Västerut syns Degerträsket genom en tunn björkridå.



Utblick över Degerträsket vid anslutningen av väg 769

5. Längs vägen

Den raka vägen i kombination med det slutna skogsrummet gör att en lång siktlinje skapas i sydlig riktning.

6. Myr antyds genom glest bryn

Ett naturreservat, Rengårdstjärnen med omgivande våtmark, gränsar till vägområdet och skymtar genom ett glest bryn.



Våtmarken kring Rengårdstjärnen gränsar till vägområdet

Känslighet och potential

Det faktum att vägen kommer ha kvar sin befintliga sträckning och endast breddas till 2+1 gör att projektets landskapsförändring bedöms som liten. Däremot är det viktigt att ha följande aspekter i åtanke.

- Vägen har idag en god anpassning till landskapet. Det är viktigt att vägen även i framtiden anpassas till landskapets skala och former.
- I dagsläget skapar det öppna landskapet i Mångbyn en kontrast mot det dominerande slutna skogsrummet norrut. De befintliga utblickarna samt landskapselementen skapar en variation i vägsträckan, ökar orienterbarheten samt stärker landskapets karaktär. De bör därför bevaras i största möjliga mån och, om möjlighet finns, belysas och tillgängliggöras.
- Kvarnmiljön vid väg 776 har potential att bli en nod i området om den tillgängliggörs och lyfts fram.
- Mångbyån anses enligt framtagna NVI inte få några långsiktiga effekter på grund av projektet, varken positiva eller negativa. Områdets känslighet, med tanke på naturreservatet på vägens östra sidan vid Mångbyån, bör däremot beaktas.
- I södra delen av vägsträckan finns det trädgångar på den östra sidan av vägen som är utpekade som landskapselement 2 *Trädgångar i ytterkurva ger optisk ledning*. Dessa skogspartier är viktiga att bevara för att bibehålla den optiska ledningen längs vägen. Vid en breddning av vägen bör möjligheten till breddning västerut övervägas, om skogspartierna annars riskerar att försvinna.



E4 är idag väl anpassad till landskapet både sett från vägen och sett från sidan. Det är viktigt att sträva efter att den karaktären behålls så långt som möjligt vid ombyggnaden trots att kraven på nya räcken, stängsel, nya slänter m.m. gör det till en svår utmaning.



I södra delen av vägsträckan finns det träddungar på den östra sidan av vägen som är utpekade som landskapselement 2 Träddungar i ytterkurva ger optisk ledning. Dessa skogspartier är viktiga att bevara för att bibehålla den optiska ledningen längs vägen.

Övergripande mål och riktlinjer

Projektets övergripande mål

De grundläggande målen för vägprojektet med mötesseparering är höjd trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet samtidigt som de negativa konsekvenserna för närboende längs vägen ska ges största möjliga hänsyn och minimeras.

Grundförutsättningar för gestaltning

Grundförutsättningarna för vägens gestaltning ligger i projektets mål att öka trafiksäkerheten trots höjd hastighet. Det görs främst med hjälp av vägbreddning, mitträcke, ändrade och stängda påfarter samt ytterligare viltstängsel. Vägens utseende kommer också att påverkas av nya gång- och cykelportar. Syftet med dessa är att minska barriäreffekten för de boende och de oskyddade trafikanterna. Mer konkret innebär det:

En breddning med totalt 5 meter åt i huvudsak ena eller andra sidan av den nu 9 meter breda vägen krävs för att rymma mitträcke och ett körfält till. På sidan som ej breddas utförs dikesrensning och en viss justering av diken på en del ställen för att få till avvattningen. Sträckor med sidoräcke ska begränsas för att underlätta driften och bevara utblickar.

Säkerhetszonens bredd varierar beroende på bankhöjd eller ytterkurva samt hastighet. Behövs sidoräcken, t.ex. på grund av alltför höga eller branta slänter, kan dock trädvegetationen behållas.

Viltstängsel sätts utmed hela sträckan både i skogs-, odlings- och tätortsnära mark. Faunapassager samordnas så långt som möjligt med korsningar där hastighetsgränsen sänks och uppehåll i mitträcke ändå krävs.

Bulleråtgärder, fasadåtgärder och skärmar vid uteplatser, kommer att erbjudas vid bostadshus där riktvärden överskrids.

Gång- och cykelportar bildar lokala sänkor intill vägen och inverkar minimalt på utseendet då man färdas längs vägen. Utformningen har större betydelse för dem som passerar genom dem under vägen.

Nya enskilda vägar anläggs mer eller mindre parallella med E4 för att kunna ansluta fastigheter till de korsningar och påfarter som blir kvar. Dessa ingår dock inte i vägplanen utan beslutas av Lantmäteriet i samråd med fastighetsägarna.

Gestaltningsmål i projektet

Det viktigaste målet för gestaltningen är att i möjligaste mån bibehålla vägens landskapsanpassade och lågmälda karaktär i landskapet både sett som trafikant och som åskådare.

Övergripande gestaltningsidéer

Jordbrukslandskapet

Det öppna, brukade odlingslandskapet har ett särskilt värde längs sträckan. Det gäller därför att bibehålla vägsälarnas goda visuella anslutning mot jordbruksmarken utan att ogräs och sly växer upp i denna zon mellan E4 och den öppna marken trots nya räcken och viltstängsel. Det gäller att tänka igenom placering och utformning så att odling är möjlig ända fram till stängslet och att slåtter är möjlig av de grässådda slänterna mot stängslet på vägsidan.

Utrustningen (räcken, stolpar, skyltar mm) inom vägområdet ska nedtonas så att den inte konkurrerar med omgivningen om uppmärksamheten. Utrustningen hålls enhetlig inom projektet som helhet och begränsas i antal och omfång.

Det är viktigt att behålla viktiga skogspartier bl.a. för att ge visuell ledning för trafikanter där vägen svänger och för att ge bakgrund till skyltar.

Skogslandskapet

I skogslandskapet gäller att bibehålla vägens karaktär med god anpassning till landskapet.

Vid bebyggelse

Där sträckan går nära bebyggelse finns människor som upplever vägen i sin närmiljö. För dessa platser gäller att:

- Anlagda/bygga delar utformas så att de visuellt anpassas väl till omgivande terräng och bebyggelsekaraktär så långt det är möjligt. Med anlagda delar menas gång- och cykelportar med tillhörande vägar och slänter.
- Ytor ska ges en högre bearbetningsgrad där de upplevs på nära håll av närboende, gående och cyklister.

Generella utformningsprinciper

Sidoområden

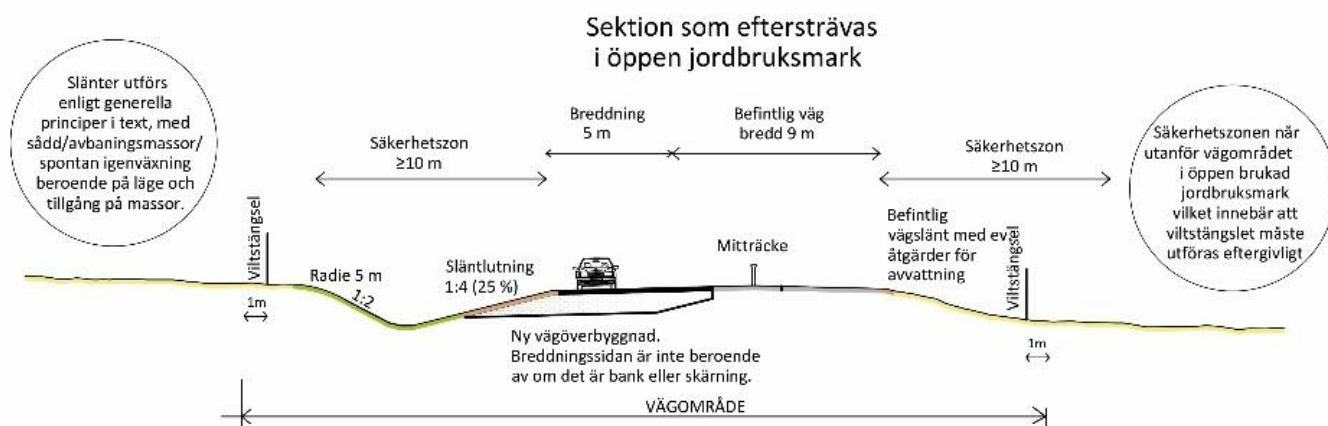
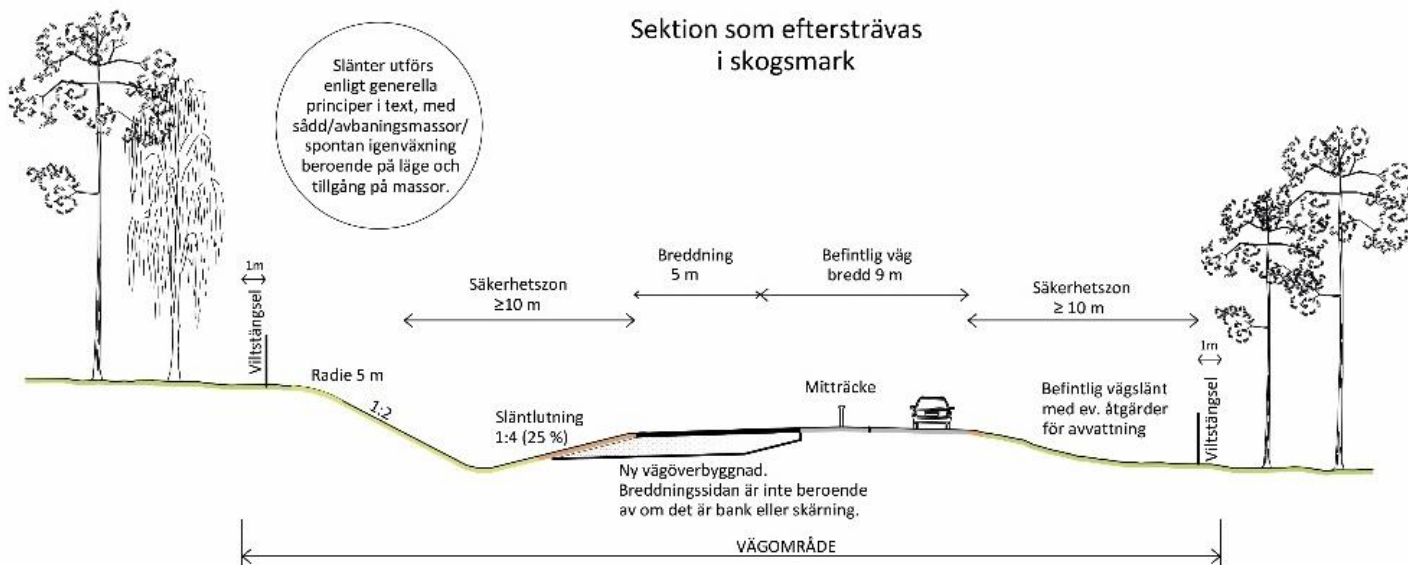
Jordbruksmark och igenväxande jordbruksmark

Slänten närmast vägen över överbyggnaden ned mot vägdiket kommer att hållas fri från vegetation för bästa avvattnings av överbyggnaden. Resterande bankslänt respektive skärningsslänt ska besås med lämplig fröblandning på befintlig jord. För att stärka biologisk mångfald rekommenderas ängsfröblandning. Denna typ av släntbehandling gör att högväxt ogräs och sly undviks. Det är viktigt att den låga släntvegetationen visuellt "flyter ihop" med den öppna jordbruksmarken och inte blir ett hinder för utblickarna. Viltstängslet placeras så att skötseln av vegetationen underlättas på båda sidor.

Skogsmark

Generellt görs inga särskilda åtgärder där vägen går genom skogsmark. Slänterna lämnas för spontan återetablering av vegetation.

Om avbaningsmassor finns tillgängliga och kan hanteras inom vägområdet är det till fördel om sådana kan läggas i första hand på övre delen av skärningsslänter.



Avbaningsmassor

Slänter ska täckas med avbaningsmassor från samma naturtyp som omgivningen för att få en snabbare återetablering av naturlig vegetation. Exakt avgränsning av ytor för avbaningsmassor anges i bygghandlingen. Tjockleken på avbaningsmassor som läggs tillbaka på slänten bör vara minst 10 cm för säkrare etablering. Inga invasiva arter får förekomma i avbaningsmassorna som återanvänds.

Avbaningsmassor ska också läggas på slänter nära bebyggelse, kring GC-vägar, brokoner, portar och busshållplatser. Om avbaningsmassorna inte räcker ska kompletterande massor tillföras.

Återställning av mark

Återställning av ytor som använts för tillfälliga förbifarter och liknande görs så att tidigare markanvändning är möjlig. Förutvarande skogsmark återplanteras.

Mark som återställs där befintliga anslutningar stängs behandlas som slänter i motsvarande miljö. Täckning med avbaningsmassor behövs sannolikt där den tidigare vägen varit för att etablering av vegetation ska vara möjlig.

Tomtmark

Där åtgärder görs i direkt anslutning till tomtmark kan ännu högre bearbetning av typ parkgräsmatta övervägas vid återställning av mark, beroende på vilka ytor som påverkats. Det kan också tänkas på delar av rastplatsen på Hökmarksberget.

Övrigt om slänter och släntvegetation

Sektionerna ovan visar principer för placering av viltstängsel och bredd på säkerhetszonen utmed vägen för de olika landskapstyperna.

Krönen av ytterslänterna rundas och utförs med radie 5,0 m.

Trumändar ska snedskäras och följa samma lutning som slänten har. Kulören på vägtrumorna ska vara neutral.

Slänter i jordbruksmark besås med lämplig väggrensblandning innehållande både gräs samt örter. Vid övriga slänter sker naturlig återvegetering.

För sträckor utan sidoräcke och där befintlig vägslänt behålls måste träd avverkas och andra oeftergivliga hinder tas bort inom säkerhetszonen.

Vägutrustning

Räcken

Räcken med ett diskret, nedtonat intryck ska eftersträvas. Ett smäckert och rundat räcke hindrar snöröjningen mindre. Det är viktigt att alla sträckor i projektet utförs med samma typ av räcken.

Vägsträckan ska mittsepareras med mitträcke.

Befintliga sidoräcken byts ut och förses med utvinkling och avslutas med neddoppad vägräckesände.



Exempel på sidoräcke, Kohlswabalk.

Viltstängsel

Viltstängsel ska uppföras längs hela sträckan med undantag för några få faunapassager som skyltas och som är fria från både mitt- och sidoräcken. Vid passagerna öppnas stängslet upp med "ledarmar" ut mot vägen. För att minska påverkan på landskapsbilden ska linjeföringen vara mjuk. Knyckar och skarpa vinklar undviks och utförs om möjligt med radie. Viltet leds lättare bort från stängslet där stängslets hörn rundas av. Viltstängselstolparna av trä ska användas där det finns möjlighet att placera dem utanför säkerhetszon.

Belysning

Belysning är viktigt vid korsningar, busshållplatser och gång- och cykelportar för trafiksäkerhet och trygghet. Färgåtergivande ljus rekommenderas, särskilt där oskyddade trafikanter vistas. Belysningen ska vara jämn samt avskärmad för att undvika bländning och att onödigt ljus sprids. Belysningen längs sträckan ska vara enhetlig, fackverksmaster ska undvikas.

Belysning i och intill gång- och cykelportarnas mynningar ska vara god för att öka tryggheten för gående och cyklister. Gång- och cykelporten belyses med vitt ljus. Korsningar med hög andel oskyddade trafikanter bör belysas.

För mer detaljerad text kring belysning se PM Belysning.

Skyltar och skyltbärare

Skyltar bör om möjligt samordnas och placeras så att de ses med dungar eller skog som bakgrund. Då uppmärksammas de lättare. Placering på krön och i innerkurvor undviks liksom portaler, vilka hör till större orter.

Övrig utrustning

Väderskydd för busshållplatser bör vara enhetliga för hela sträckan. Länstrafiken ansvarar för väderskydden.

Platsspecifik gestaltning

Gång- och cykelport i Mångbyn

I anslutning till korsningen med enskilda vägar i Mångbyn som byggs om kommer en port för gång- och cykeltrafik att anläggas. Porten byggs med 3 m fri bredd och 3,5 m fri höjd för att tillåta snöröjningsfordon. Belysning ska ske enligt beskrivning i belysningskapitlet samt PM Belysning. Synliga ytor formsätts med brädform.

Gång och cykelvägar anläggs till de två busshållplatserna i anslutning till korsningen, se bild nedan.

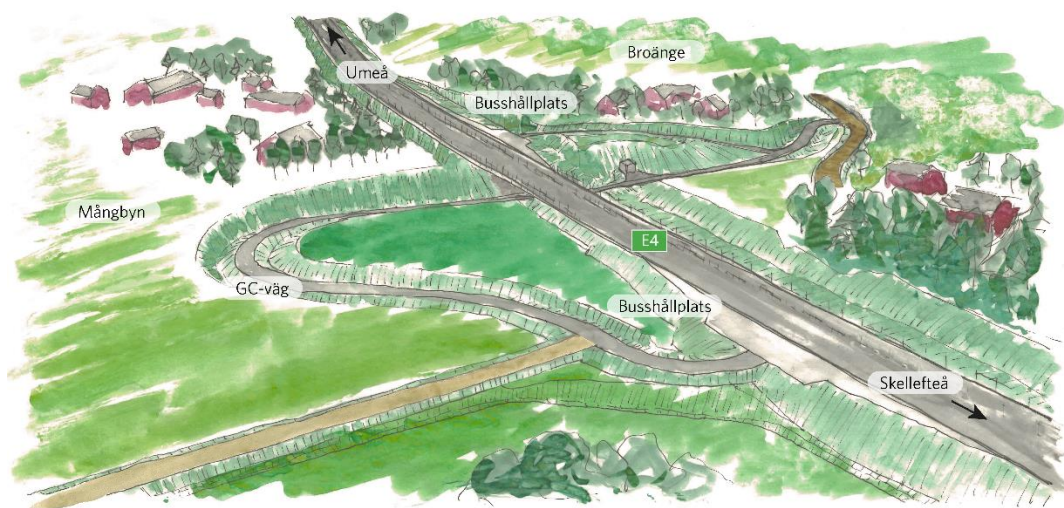


Illustration över ombyggnationen av korsningen med enskilda vägar, gång och -cykelport samt busshållplatser vid Mångbyn.

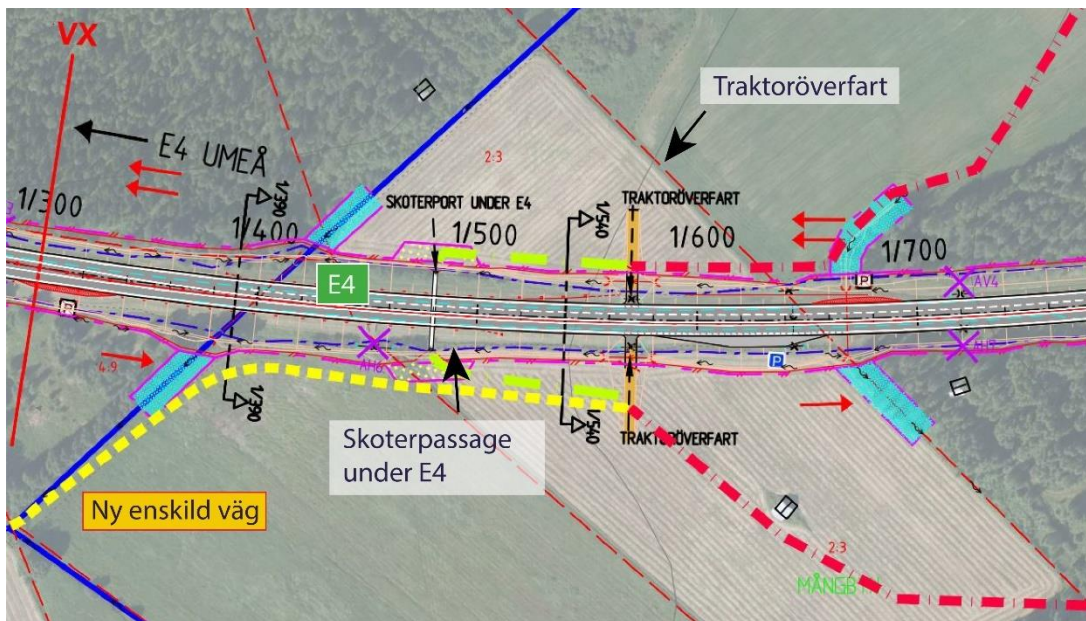


Planförslag för gång- och cykelport i Mångbyn med anslutande vägar och busshållplatser (utdrag ur ritning 401T0222). Gulsträckade linjer visar enskilda vägar.

Släntlutningen 1:2 ska eftersträvas för ytterlänter mot jordbruksmark och skogsbryn för att minimera intrång. Övriga slänter flackas ut till jämn lutning mellan angränsande vägar för att göra upplevelsen mindre trång för gående och cyklister.

Skoterpassage

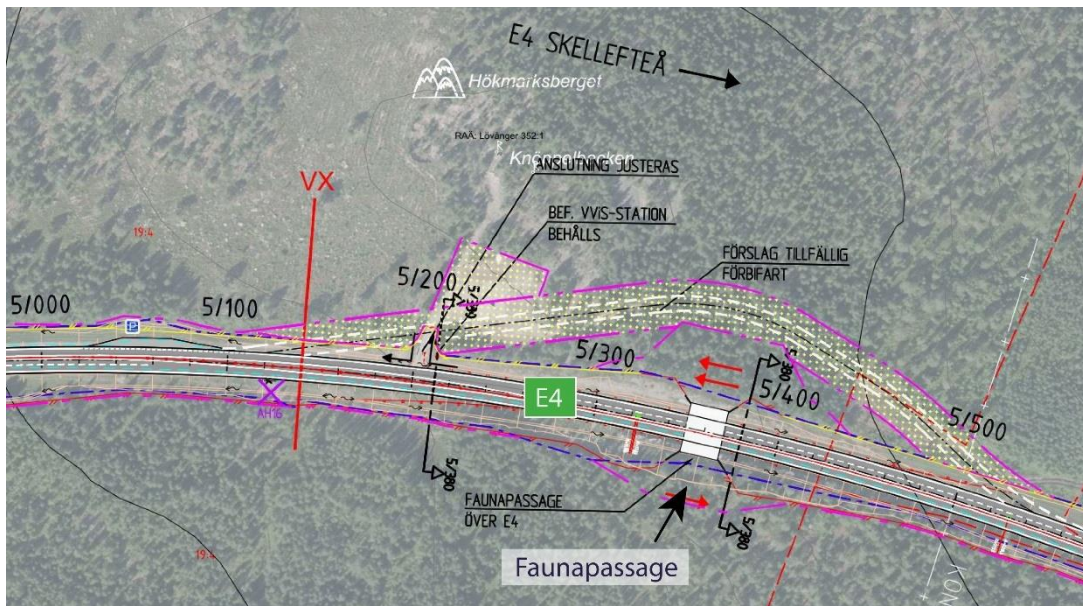
En skoterpassage kommer att byggas vid ca 1/570. Skoterpassagen ska anpassas till omgivande miljö. Detaljutformning tas fram i nästa skede.



Planförslag för skoterpassage (utdrag ur ritning 401T0223). Gulstreckade linjer visar enskilda vägar.

Faunapassage på Hökmarksberget

En faunapassage över E4 för vilt och rennäring planeras på Hökmarksberget. Bron ligger i skogsmiljö och någon effektbelysning föreslås inte, då det skulle kunna ge en negativ påverkan på faunapassagens funktion. En tillfällig förbifart föreslås på västra sidan av faunapassagen, se bild nedan.



Planförslag för faunapassage vid Hökmarksberget med förslag på tillfällig förbifart (utdrag ur ritning 401T0226).

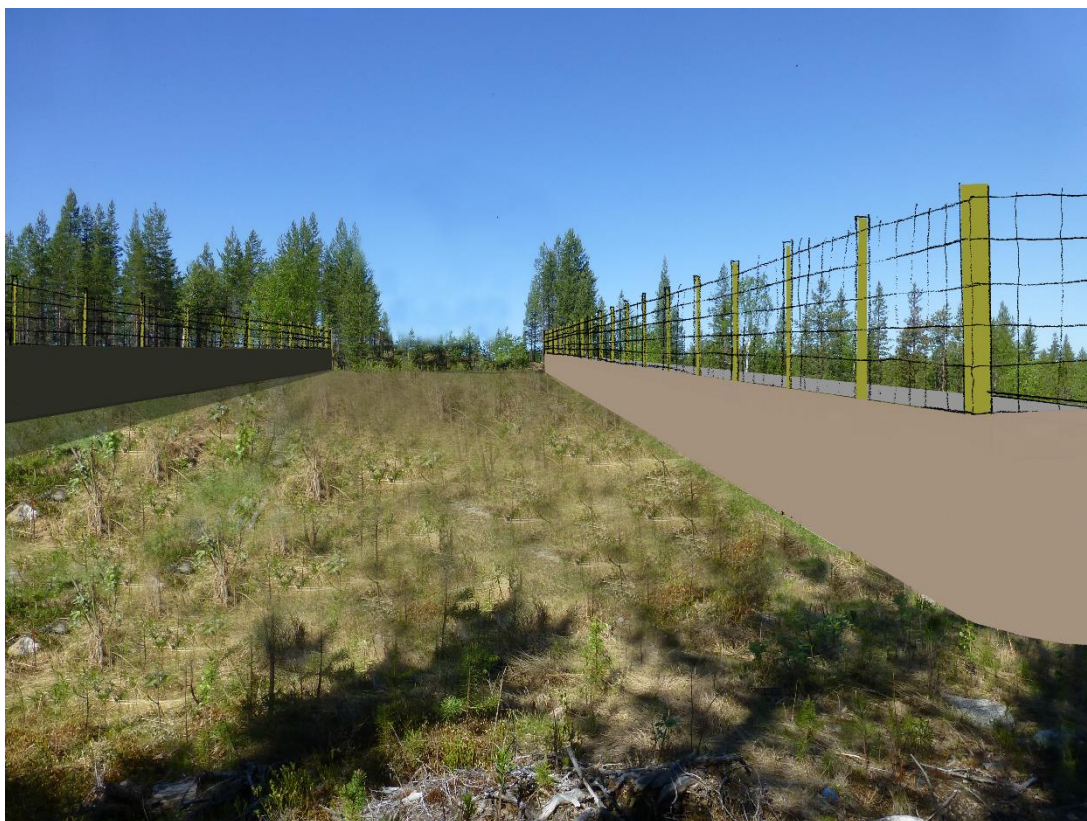
I det föreslagna läget finns terrängstöd (vägen går i skärning) och bron kan ansluta relativt väl till befintlig mark, se illustration nedan. Bron kommer att vara en stor konstruktion som upplevs som en mycket kort tunnel, som passeras på ca en sekund.

Faunapassagen kommer att bli ett nytt landskapselement som framträder väl för trafikanterna. Bron kommer att ha en fri öppning på 20 meter och en total brobredd på 36,4 meter. För att skapa en så funktionell faunapassage som möjligt kommer ett tätt plank som sedan övergår i viltstaket användas på sidorna till passagen. På så vis minskas störningen av ljud och ljus från trafiken på E4. Synliga betongytor formsätts med brädform. Det finns inga andra broar över E4 i närheten som brogestaltningen bör anpassas till.



Illustration faunapassage över E4 på Hökmarksberget.

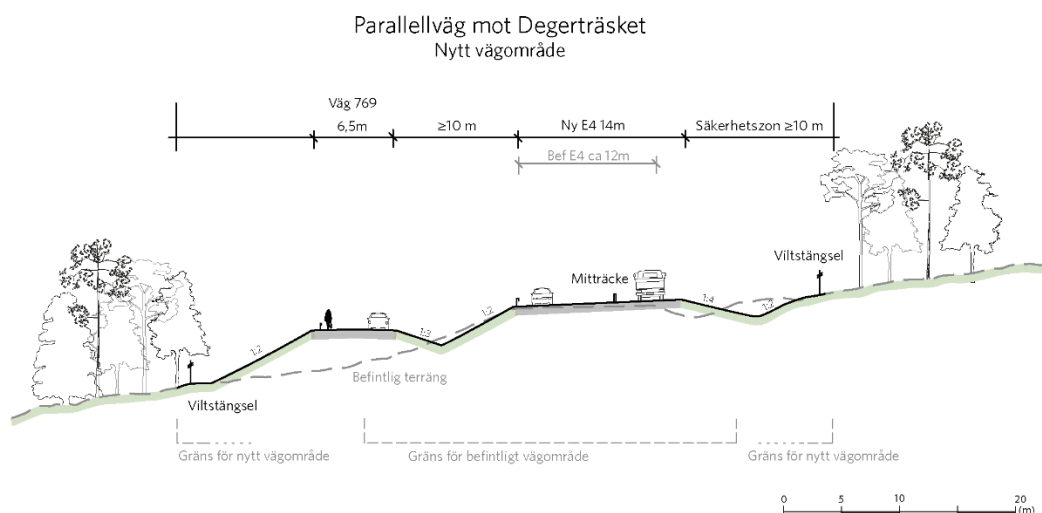
Passagen ska i första hand vara anpassad för djurens behov, bland annat i fråga om bredd, genomsikt, markmaterial, anslutning till befintlig mark, avskärmning i sidled och ev. växtlighet. För att öka faunapassagens funktion rekommenderas markvegetation över passagen som samstämmer med omgivande natur, se inspirationsbild nedan. Enligt förslag från viltstyrningsplan ska faunapassagen ha ett naturligt marktäcke och gärna även vegetationsremsor längs kanterna. Anläggandet av vegetation längs bron är även fördelaktigt för mindre djurarter som kan tänkas nyttja bron.



Inspirationsbild över markvegetation på faunapassagen.

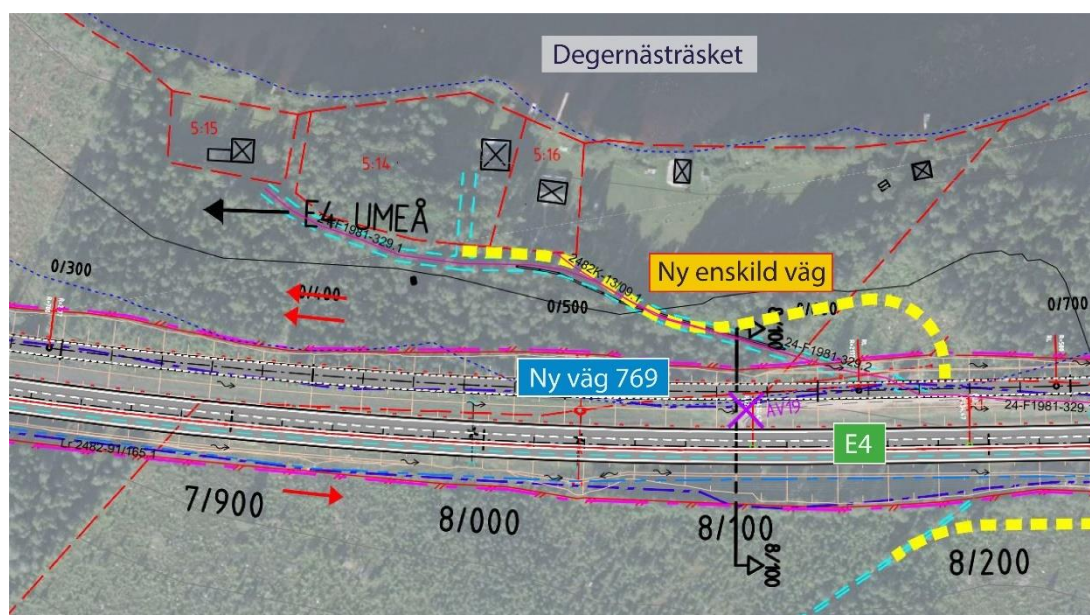
Parallellväg vid Degerträsket

Korsningen med väg 769 kommer att flyttas och en ny väg kommer därför att anläggas parallellt med E4 mellan ca 7/700 och 8/500. Den nya väg 769 förläggs så nära E4 som möjligt för att minimera intrånget i skogen i slänten ner mot Degerträsket. Det är viktigt att bevara så mycket skog som möjligt eftersom den fungerar som en avskärmning mellan E4 och sommarstugorna vid sjön samt den kommande enskilda vägen.



Sektion som visar parallellvägen vid Degerträsket.

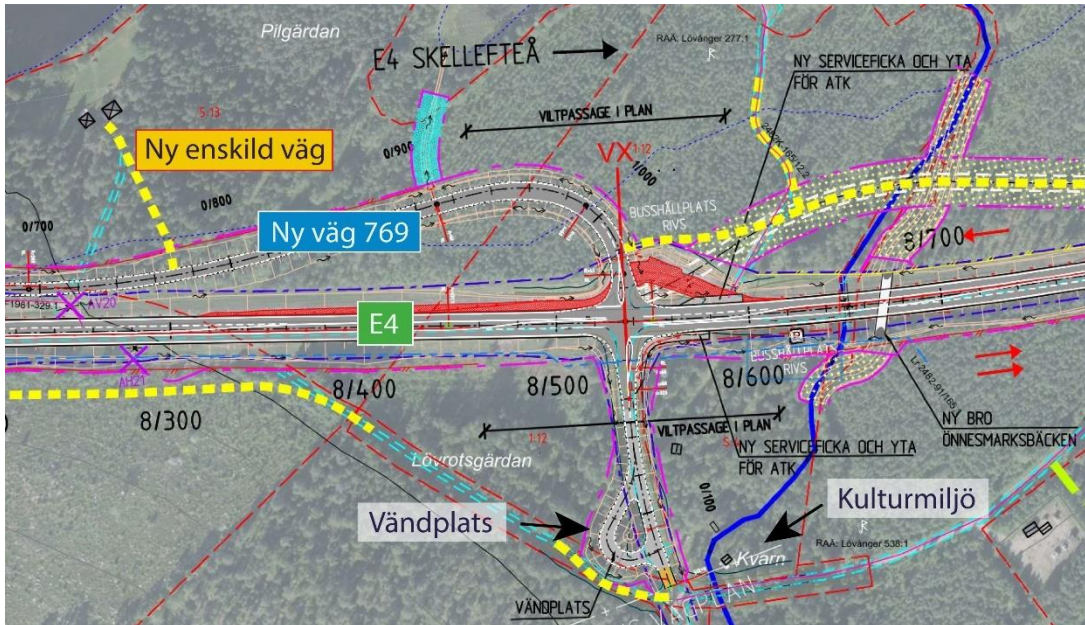
Tre parallellvägar kommer att skapas vid Degerträsket, se bild nedan. Den gulstreckade linjen visar ny enskild väg som ansluter till nydragningen av väg 769. Väg 769 ansluter längre norrut till E4. Hela ytan mellan E4 och nya väg 769 täcks med avbaningsmassor.



Framtida situation vid Degerträsket med tre parallella vägar. Den gulstreckade linjen visar ny enskild väg som ansluter till nydragningen av väg 769. Väg 769 ansluter längre norrut till E4 (utdrag ur ritning 401T0229).

Vändplats vid kulturmiljö

En vändplats kommer att anläggas i anslutning till kvarnmiljön. Utrymmet i mitten av vändplatsen ska täckas med avbaningsmassor och besås med ängsfröer anpassade för platsen.



Framtida situation vid kvarnmiljön. Ny dragningen av väg 769 ansluter till E4 och en vändplats skapas vid kvarnmiljön. De gulstreckade linjerna visar nya enskilda vägar (utdrag ur ritning 401T0229).

Fortsatt arbete

Gestaltningssprogrammet är ett underlag till vägplanen som har tagits fram i samarbete med vägprojektörer och övriga tekniker. Gestaltningssprogrammet ska finnas med som ett underlag för hela processen även vid framtagande av bygghandling. Gestaltningssprinciperna ska arbetas in i ritningar och beskrivningar i nästa skede.

När det kommer till drift och underhåll så är det särskilt viktigt med årlig slätter av vägslänter för sträckorna i de öppna jordbrukslandskapen.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se