

Väg 35, Åtvidaberg-Linköping, delen Vårdsbergs kors-Hackefors

Linköpings kommun, Östergötland

Gestaltningssprogram 2017-11-01



Trafikverket

Postadress: Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltningsprogram Väg 35, Åtvidaberg - Linköping, delen Vårdsbergs kors - Hackefors

Kontaktperson: Lisa Herland, Trafikverket

Författare: Helen Lundgren; ÅF

Dokumentdatum: 2017-11-01

Ärendenummer: TRV 2016/38456

Projektnummer: 106909

Innehåll

1 Inledning	5	5 Förslag	14
1.1 Projektbeskrivning	5	5.1 Vägens geometri	14
1.2 Projekt mål	5	5.2 Bullerskydd	15
1.3 Gestaltningssprogram i vägprojekt	6	5.3 Vegetation	17
2 Resultat av landskapsanalys	7	5.5 Dagvatten och diken	18
2.1 Landskapets övergripande karaktär	7	5.6 Vägutrustning	18
2.2 Natur- och kulturmiljö	7	5.7 Gång- och cykelvägar	19
2.3 Framträdande landskapselement	7	5.8 Busshållplatser	19
2.4 Karaktärsområden	8	5.9 Byggnadsverk	19
2.5 Kvalitéer och värden	11	5.10 Informationsplats	19
2.6 Känslighet och Potential	12	5.11 Övriga väganläggningar	19
3 Övergripande mål och riktlinjer	12	6 Drift och underhåll	24
4 Övergripande idéer för gestaltningen	13	7 Rekommendationer inför fortsatt arbete	24
		8 Referenser	24

Sammanfattning

Bakgrund

Projektet Väg 35, Åtvidaberg-Linköping, delen Vårdsbergs kors-Hackefors omfattar ombyggnad av befintlig väg 35 till mötesfri landsväg samt ombyggnad i ny sträckning förbi Linköpings flygplats. Föreslagna åtgärder är att sätta upp mitträcke samt att breddning av vägen. En gång-och cykelväg anläggs också längs med väg 35 på sträckan mellan Vårdsbergs kors och den nybyggda cirkulationsplatsen vid Hackefors industriområde.

Detta gestaltungsprogram ingår i Trafikverkets arbetsplan för projektet och ska skapa en samsyn hos alla inblandade för projektets utformningsprinciper. Gestaltungsprogrammet ska föra vidare de tankar och idéer som genomsyrat arbetsplanprocessen till nästa fas av projektering som är bygghandlingen.

Landskapets karaktär

Landskapet kring väg 35 karaktäriseras i huvudsak av bördig jordbruksbygd. Vägen är väl förankrad i landskapet och följer i stort dess topografi. Landskapsbilden präglas av åkermarken med insprängda mindre skogsklädda bergs- och moränpartier. Siktlinjerna är långa över de brukade åkrarna. Topografin är böljande och gör att vägen bitvis skymms bakom backkrön. Horisonten är låg och landskapets riktningar beskrivs av skiften och brukningsvägar. Bebyggelsen består

av både ensamliggande jordbruksfastigheter som ligger en bit bort från väg 35 och mindre grupper av hus utmed vägen.

Naturvärden i området utgörs i första hand av diken, vattendrag, åkerholmar och alléer. Området kring väg 35 utgörs av ett mångfacetterat landskap som hyser många fornlämningar. De synliga fornlämningarna finns i stort antal på de ej uppodlade markerna.

Moränholmar och solitära träd, jätteekar, utgör viktiga landmärken och avbrott i det vidsträckta landskapet. Gårdsbebyggelse med stora rödmålade ekonomibyggnader och alléer är också värdefulla landmärken. Ett annat karakteristiskt landmärke med stort värde är Vårdsbergs kyrka. Inflygningsljusens gula stolpar vid flygplatsen är en annan typ av markanta inslag i landskapet.

Stora kvalitéer finns i det levande jordbrukslandskapet som helhet och att det brukas och hålls öppet. Utblickarna är särskilt värdefulla. För trafikanternas orienterbarhet är landmärken betydelsefulla.

Mål för gestaltningen

Den huvudsakliga målsättningen är att utbyggnaden av väg 35 ska göra så gott eftermäle som möjligt i landskapet. Genom att eftersträva vägarkitektonisk enkelhet kan vägens påverkan på det öppna jordbrukslandskapet minimeras.

Breddningen av väg 35 i sig påverkar inte land-

skapsbilden nämnvärt i det öppna jordbrukslandskapet utan det är de nya anslutningsvägar och korsningspunkter som kommer att skapa nya rörelsemönster. Uppsättning av mitträcke och bullerskydd kommer både att utgöra en social och en visuell barriär. Detta blir särskilt märkbart i byarna där bebyggelsen splittras upp. Bystrukturen där vägen tidigare samlat bebyggelsen delas nu istället upp.

Den övergripande gestaltningsidén är att i så liten utsträckning som möjligt addera onödiga element (anläggningskompletteringar, exempelvis skyltar, räcken, plank och belysning) kring vägen. För att reducera bullret så att man når ner till dagens rekommenderade riktvärden krävs det ändå att vall och/eller plank anläggs vid några fastigheter utmed sträckan.

1 Inledning

1.1 Projektbeskrivning

Projektet Väg 35, Åtvidaberg-Linköping, delen Vårdsberga kors -Hackefors omfattar ombyggnad av befintlig väg 35 till mötesfri landsväg samt nysträckning av vägen förbi Linköpings flygplats. Start- och landningsbanan för Linköpings flygplats ska byggas ut söderut vilket medför att den kommer i konflikt med väg 35 och därmed behöver väg 35 dras i ny sträckning på denna del. Av den aktuella vägsträckan ligger en del inom Linköpings tätort. Där den går förbi flygfältet och Hackefors industriområde. Resten av sträckan är en ren landsbygdssträcka. Standarden på vägsträckan är varierande med flera problem- och konfliktpunkter som minskar trafiksäkerheten och framkomligheten. Vägdelen saknar säkra omkörningssträckor och gång- och cykeltrafik blandas med biltrafik.

Föreslagna åtgärder är att sätta upp mitträcke samt att tillskapa omkörningssträckor. Detta innebär att befintlig väg kommer att breddas på sträckan mellan avfarten till Vårdsbergs kyrka och den nya vägsträckningen. En ny gång-och-cykelväg anläggs längs hela sträckan. Hastigheten på vägen föreslås höjas till 100 km/h på merparten av sträckan. Vid Vårdsbergs kors blir hastigheten 80 km/timmar. Då Linköpings flygfält är i behov av en utbyggnad söderut byggs väg 35 om i ny sträckning söder om den gamla vägen på den sista delen vid Hackefors.

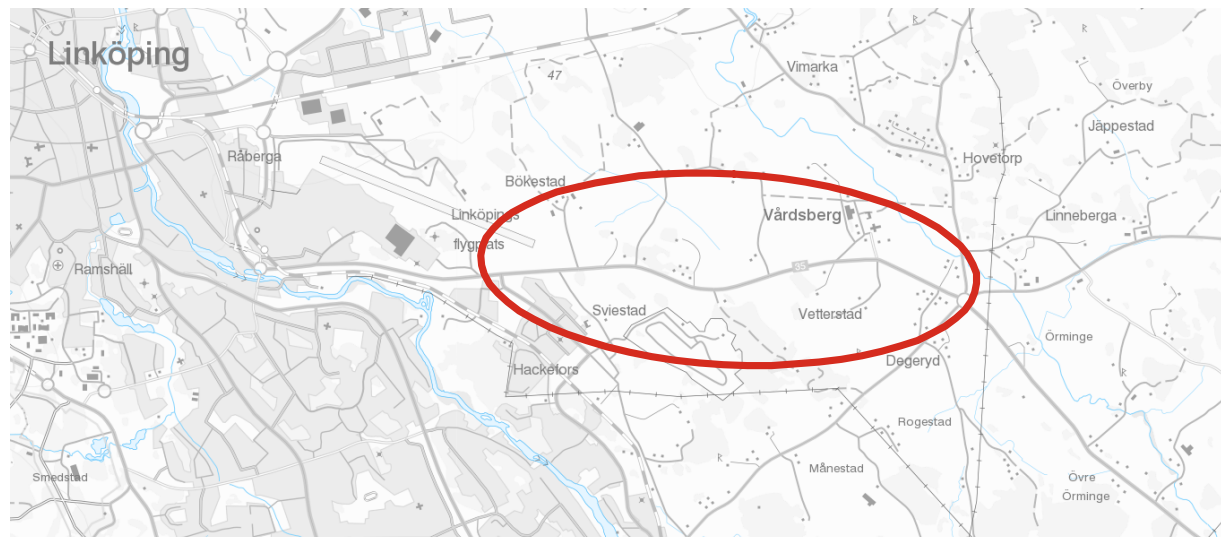


Bild 1. Projektet sträcker sig mellan Vårdsbergs kors och cirkulationen i Hackefors.

Breddning av vägen och ökad hastighet kommer att ge ökat buller för boende längs vägen vilket innebär att det blir aktuellt med bullerskydd.

1.2 Projekt mål

Projektets mål är i första hand att förbättra trafiksäkerheten men även att förbättra framkomligheten, främst för arbetspendling med kollektivtrafik och bil.

Projektet ska även förbättra för gång- och cykeltrafiken. Föreslagna åtgärder ska väl motsvara behoven för sträckan.

För kollektivtrafikanterna är målet att på ett

kostnadseffektivt sätt stärka kollektivtrafiken genom att förbättra hållplatserna.

Projektet ska vara samhällsekonomiskt lönsamt, vilket gör relationen mellan bedömd nytta och kostnad viktig.

1.3 Gestaltningsprogram i vägprojekt

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

Gestaltningssprogrammet behandlar projektets riktlinjer och ambitioner och sammanfattar det gestaltningsarbete som genomförts under planskedet. Programmet är ett levande dokument som fördjupas och uppdateras under hela planläggningsprocessen, men har sin tyngdpunkt under det skede som benämns samrådshandling. Det ska innehålla motiveringar för valda ställningstaganden och lösningar, samt rekommendationer för fortsatt arbete.

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

Det inre rummet präglas av vägutrustning, t.ex. skyltar, vägräcken, belysningsstolpar, buller-skydd och stödmurar. En del av elementen i det inre rummet påverkar även det yttre rummet. Exempelvis påverkar bullerskyddsskärmar vägens relation till omgivningen.

Vägens yttre rum relaterar till åskådarperspektivet. En så tilltalande miljö som möjligt ska skapas för betraktaren vid sidan av vägen. Utformning av vägens yttre rum har också en tydlig koppling till arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen för projektet.

Sektionsangivelser i gestaltningssprogrammet hänvisar till längdmätningen på vägplanens planritningar.

- Hur påverkas landskapsbilden? Hur påverkar ombyggnaden av vägen landskapet och byarna som den går igenom?
- Vilka befintliga estetiska värden i landskapet ska särskilt beaktas och bevaras?
- Vilka gestaltningsaspekter är viktiga för att vägen ska ge ett gott eftermäle?

2 Resultat av landskapsanalys

2.1 Landskapets övergripande karaktär

Landskapet kring väg 35 karaktäriseras i huvudsak av bördig jordbruksbygd. Vägen är väl förankrad i landskapet och följer i stort dess topografi. Landskapsbilden präglas av åkermarken med insprängda skogsklädda bergs- och moränpartier. Siktlinjerna är långa över de brukade åkrarna. Topografin är svagt böljande och gör att vägen bitvis skymms bakom backkrön. Bebyggelsen består av både ensamliggande jordbruksfastigheter som ligger en bit bort från väg 35 och mindre grupper av hus utmed vägen. I anslutning till Vårdsbergs kors finns en mindre bybildning som ligger i direkt anslutning till vägen.

Där vägen viker av i ny sträckning övergår det storskaliga landskapet i ett mer uppbrutet öppet odlingslandskap bestående av flack åkermark med flera uppstickande åkerholmar. Det öppna området är starkt påverkat av det omgivande flygfältet med inflygningsljusens gula stolpar, Hackefors industriområde och Linköpings motorbana. Norr om den planerade nya vägdragningen planeras en utbyggnad av flygfältet som kommer att påverka karaktären ytterligare på området. Området är ett gränsområde mellan stad och land och Linköpings stadssiluett skymtar för trafikanter som färdas västerut.

2.2 Natur- och kulturmiljö

Naturmiljö

Landskapet i anslutning till väg 35 är ett gammalt och relativt öppet odlingslandskap med åkrar, gårdar och trädbeklädda åkerholmar. Åkerholmarna domineras av triviallövskog med inslag av ädellövskog med bl a ek och många har även ett stort inslag av bärande träd och buskar. Åkerholmar spelar en viktig ekologisk roll som refug och spridningsmiljö för bland annat insekter och fåglar i landskapet.

Naturvärden i området utgörs i första hand av diken, vattendrag, åkerholmar och alléer. Denna typ av biotoper fyller en viktig funktion i ett i övrigt påverkat landskap som spridningsväg för växter och djur, samt skapar en variation i landskapet.

Kulturmiljö

Flera förhistoriska gravfält och boplatser vittnar om tidig kolonisation i området. I närområdet finns ett antal tidigare kända fornlämningar/kulturlämningar. Fornlämningarna utgörs främst av stensättningar (gravar) och kulturlämningar i form av torp och milstolpar. Dessa lämningar är främst knutna till åkerholmarna och bybebyggelsen vid Vårdsberg.

Vårdsbergs kyrkomiljö är utpekad som ett regionalt intresse för kulturmiljö. Kyrkan har ett dominerande läge på en höjd över det långa dalstråket från Bankekind mot Linköping och utgör ett viktigt riktmärke i landskapet. Den väl

sammanhållna kyrkomiljön vittnar om kyrkplatsen som sockens centrum. Ännu idag ger kyrkans läge en föreställning om den i förhållande till lands- och vattenvägar mot Linköping strategiskt betydelsefulla punkten i landskapet.

2.3 Framträdande landskapselement

Slättens flacka och odlade marker exponerar enskilda objekt på stort avstånd. Landmärken är företeelser som sticker ut och syns speciellt bra i landskapet och som man gärna använder som riktningsvisare. De har också stor betydelse för avståndsbedömning. Moränholmar och solitära träd, jätteekar, utgör viktiga landmärken och avbrott i det vidsträckta landskapet. Gårdsbebyggelse med stora rödmålade ekonomibyggnader och alléer är också värdefulla inslag.

Ett annat karaktäristiskt landmärke med stort värde utmed sträckan är den vita kyrkan; Vårdsbergs kyrka.

Inflygningsljusens gula stolpar vid flygplatsen är en annan typ av markanta inslag i landskapet.

2.4 Karaktärsområden

Projektet sträcker sig från Vårdsbergs kors till korsningen in till Hackefors industriområde i Linköping. Landskapet kring väg 35 karaktäriseras i huvudsak av bördig jordbruksbygd. Det kan delas in i några mindre karaktärsområden beroende på skiftande naturliga förutsättningar och olika mänsklig påverkan.

Vårdsbergs kors

Cirkulationsplatsen vid Vårdsbergs kors är en viktig knutpunkt i området. Här korsas fem vägar. Cirkulationsplatsen ligger placerad mitt i det öppna jordbrukslandskapet utan förankring i varken vegetation eller bebyggelse. Området kring cirkulationsplatsen vid Vårdsbergs kors bryter starkt av mot karaktären i det kringliggande jordbrukslandskapet. Det öppna landskapsrummet med mycket himmel bryts av vertikala element som belysningsstolpar och kraftledningsstolpar. Trafikskyltar och stora hårdgjorda ytor bidrar också till att visuellt påverka landskapsrummet negativt.

Storskaligt odlingslandskap

Landskapet är flackt, öppet och storskaligt med vidsträckta landskapsrum. Siktlinjerna är långa över de brukade åkrarna innan de bryts av trädgårdar i fjärran. Horisonten är låg och landskapets riktningar beskrivs av skiften och brukningsvägar. Vid korsningen in mot Vårdsbergs kyrka finns fler höga belysningsstolpar och det står en skyltportal över väg 35.



Bild 2. Landskapsanalys av landskapet kring väg 35 Vårdsbergs kors - Hackefors.

Teckenförklaring:

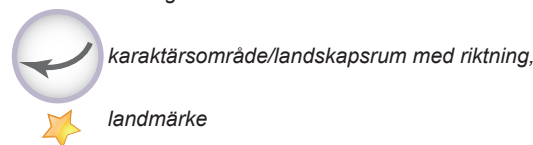




Bild 3. Karaktären vid Vårdsbergs kors bryter starkt av mot det öppna jordbrukslandskapet.



Bild 4. Vårdsbergs kyrka.



Bild 5. Skyltportal vid korsningen in till Vårdsbergs kyrka.



Bild 6. Det storskaliga odlingslandskapet sydväst om Vårdsberg



Bild 7. Ek och askallé vid Sviestad



Bild 8. Flygplatsens inflygningsljus är markanta element.



Bild 9. Motorbanan söder om väg 35.



Bild 10. Linköpings stadssiluet med domkyrkan och vattentornet skymtar vid horisonten när man nalkas staden från öster.

Flygfält och industriområde

Där vägen viker av i ny sträckning övergår det storskaliga landskapet i ett mer uppbrutet öppet odlingslandskap bestående av flack åkermark med flera uppstickande åkerholmar. Det öppna området är starkt påverkat av det omgivande flygfältet med inflygningsljusens gula stolpar, Hackefors industriområde och Linköpings motorbana. Norr om den planerade nya vägdragningen planeras en utbyggnad av flygfältet som kommer att påverka karaktären ytterligare på området. Området är ett gränsområde mellan stad och land och Linköpings stadssiluett skymtar för trafikanter som färdas västerut.

2.5 Kvalitéer och värden

Trafikanten färdas huvudsakligen i ett öppet odlingslandskap som bjuder på utblickar över de vidsträckta åkrarna. Stora kvalitéer finns i det levande jordbrukslandskapet som helhet. Att det brukas och hålls öppet.

Vägen är väl förankrad i landskapet och följer i stort dess topografi. Det förekommer varken djupa skärningar eller höga bankar utmed sträckan vilket gör att vägkroppen inte heller är så framträdande för åskådare vid sidan om vägen. Endast vid Vårdsbergs kors och anslutningsvägarna in till Vårdsbergs kyrka framträder vertikala element som belysningsstolpar och skyltar.

De landskapliga värden, visuellt samt natur- och kulturvärden som finns i området är väl värda att bevara. Utblickarna är särskilt värdefulla i landskapet. Utan dem skulle det över huvud taget inte vara möjligt att uppleva det kringliggande landskapet.

För trafikanternas orienterbarhet är landmärken betydelsefulla. Kyrkor, till exempel, är viktiga för att bedöma avståndet vilket annars kan vara svårt i det öppna vidsträckta landskapet. Gårdsbebyggelse och alléer är andra element i landskapet som fungerar som landmärken. Alléer, solitärträd och åkerholmar bidrar även till variation och mjukhet i landskapet och är mycket betydelsefulla som rumsbildande enheter.



Bild 11. Rad av björkar utmed väg 35, samt en kort dubbelsidig björkallé in till en av fastigheterna vid Vårdsbergs kors.

2.6 Känslighet och Potential

Det öppna storskaliga landskapet är relativt tåligt för den förändring som breddningen och den nya vägen innebär. Däremot är just storskaligheten och de öppna vyerna viktiga att bevara för att behålla landskapets värden. Fragmentering av jordbruksmarken som innebär att den inte kan brukas och hållas öppen ska därför undvikas. Även bullerskydd i form av bullervall och bullerplank kan fel placerade försämra vyerna över det öppna landskapet och upplevas som främmande och onaturliga inslag. Det öppna landskapet är även känsligt för höga bankar som skär av sikten och gör vägen allt för dominerande i landskapet.

Den ombyggda vägen med cykelmöjlighet ökar rörligheten för oskyddade trafikanter och gör att väg 35 lokalt kan fungera som en länk i landskapet och inte främst som den barriär vägen utgör idag.

Landskapet vid Vårdsbergs kors och kyrkomiljö är en viktig knutpunkt i området och är känsligt för förändringar som påverkar de visuella och kulturhistoriska värdena.

3 Övergripande mål och riktlinjer

Målet med gestaltningen är att skapa en väg med god anpassning till det omgivande landskapet där områdets visuella, kulturhistoriska och biologiska värden i möjligaste mån bevaras och utvecklas.

Målsättningen är att utbyggnaden av väg 35 ska göra så gott eftermäle som möjligt i landskapet. Genom att eftersträva vägarkitektonisk enkelhet och en lågmäld gestaltning kan vägens påverkan på det öppna jordbrukslandskapet minimeras.

Målet med utformningen av det yttre rummet är att förankra vägen i landskapet så att en tilltalande miljö skapas även för betraktaren vid sidan av vägen.

Utformningen av vägutbyggnaden ska ge trafikanten möjlighet att även fortsättningsvis ta del av utblickar och landmärken som kan tillföra trafikanten en positiv upplevelse av landskapet.

Detta uppnås genom att:

- Bevara det öppna landskapet och undvika att skapa svårskötta och obrukbara restytor.
- Vägen ges en så låg profil som möjligt och

slänter och bankar utformas så att de får en naturlig övergång till omgivningen.

- Vägen ska i möjligaste mån följa landskapets former och i stället för att skära genom åkerholmar ta stöd i dessa och runda dem.
- Sträckan ska gestaltas för att skapa en samlad helhet som hänger ihop med anslutande sträcka på väg 35.
- Gång- och cykelporten utformas med god genomsikt, ljusa färger och belysning så att en trygg och inbjudande miljö skapas.
- Vägens barriäreffekt kan inte undvikas men minimeras, såväl upplevelsemässigt som funktionellt.
- Solitära träd och andra småbiotoper som är viktiga landmärken i vägens närhet behålls.

4 Övergripande idéer för gestaltningen

Åtgärderna i projektet består i delen från Vårdsbergs kors fram tills vägen viker av i ny sträckning, framförallt av uppsättning av mitträcke, anläggande av vändmöjligheter och busshållplatser. Nya växlingssträckor tillskapas vilka kommer att ta ny mark i anspråk, dock inte i någon stor omfattning.

På den sista sträckan går vägen ut i nysträckning över åkermarken norr om motorbanan. Här planeras även en gc-port för den nya gång- och cykelväg som planeras längs hela sträckan från Vårdsbergs kors. Ombyggnaden kommer att ha påverkan på det omgivande landskapet. Nya anslutningsvägar och korsningspunkter kommer att skapa nya rörelsemönster samt utgöra nya strukturer i framförallt de öppna partierna av sträckan. Uppsättning av mitträcke kommer både att utgöra en social och en visuell barriär.

Den övergripande gestaltningsidén är att i så liten utsträckning som möjligt addera onödiga element (anläggningskompletteringar, exempelvis skyltar, räcken och belysning) kring vägen. Att inte lägga till något som förfular och stör intrycket. Det öppna landskapet är visuellt känsligt för nya element. Varje nytt element som bryter horisonten innebär en störning.

- Inte addera fler onödiga vägelement i det öppna landskapet som upplevs visuellt störande.
- Väl utformade sidoområden för att förankra vägen i det öppna odlingslandskapet.
- Genomtänkt placering av skyltar för att värna om utblickar.
- Undvika bullerskyddsplank och istället välja fastighetsnära lösningar.
- En konsekvent och enhetlig utformning längs hela sträckan.

För att minska barriärverkan gäller generellt att begränsa användningen av sidoräcken och istället göra flacka slänter och genomföra sidoåtgärder. Värde av att bevara enskilt objekt bör nog vägas mot konsekvensen av att t.ex. sätta upp ett räcke som skydd för det aktuella objektet.

Högmast och skyltportaler bör helt undvikas för att bevara de vackra vyerna. Ett viktigt gestaltningsmål vid skyltning är även att minimera intrycket av skyltar i landskapet och värna utblickar i landskapet. Skyltar placeras med stor omsorg för att inte skymma de vidsträckta utblickarna.

Användningen av traditionella bullerskyddsskärmar ska om möjligt begränsas, dels med hänsyn till landskapsbilden och boendemiljön dels med hänsyn till drift- och underhåll. Där det är möjligt väljs i första hand fastighetsnära åtgärder som skyddade uteplatser och fönsteråtgärder.

Stor omsorg läggs vid att anpassa och på ett naturligt sätt integrera utbyggnaden av vägen till omgivningen. Vägen och dess sidoplanläggningar bör förankras i landskapet genom att sidoområden utformas med goda topografiska anslutningar. Snabb etablering av växtlighet på de nyanlagda slänterna bidrar också till att utbyggnaden integreras med omgivningen.

Utbyggnaden av vägen ska längs hela sträckan ges en konsekvent och medveten gestaltning. En enhetlig utformning ger en lugn trafikantupplevelse och minimerar väganläggningens visuella påverkan på omgivningen.

5 Förslag

5.1 Vägens geometri

Huvuddelen av sträckan längs befintlig väg kommer att ligga kvar i befintlig plan och profil. Vissa mindre justeringar sker för att uppnå bättre sikt och förbättra trafiksäkerheten.

Breddning av väg 35 kommer att utföras utmed i stort sett hela sträckan. Vägen breddas enbart på vänster sida i längdriktningen, alltså på den västra/södra sidan. På den andra sidan där breddningsarbeten inte sker lämnas befintlig slänt orörda. Där den befintliga släntlutning är mer än 1:3 placeras sidoräcke.

Vägdelen i nysträckning ska anpassas efter och ta stöd i terrängens former så att en naturlig och mjuk linjeföring erhålls där plan och profil samspelar. Vägen ska i plan och profil anpassas till förutsättningar av betydelse för förståelsen av landskapet och ta stöd i de naturliga linjer och brytningar som finns i landskapet. Intrång i biotopskyddade objekt så som åkerholmar, alléer mm eller splittring av åker- och betesmarker ska i möjligaste mån undvikas.

Sidoområde

Sidoområde ska ansluta till befintlig terräng så att det med tiden inte går att urskilja en tydlig gräns mellan nyanlagd och befintlig mark. Detta kan exempelvis uppnås genom att arbeta med

släntavrundning och utjämning av terrängen för att möta befintlig mark samt att slänter ges samma vegetationsbeklädnad som förekommer i angränsande mark. För att bidra till en snabb återetablering av befintlig växtlighet används avbaningsmassor eller jordmån som liknar den befintliga. Växtarter lika de som finns i omgivningen sås vid behov.

Slänter utformas enligt normalsektioner med en lutning på 1:4 och med 10 meters säkerhetszon för att kunna undvika sidoräcken. Brantare slänter kan vid behov förekomma för att minimera intrånget men kräver då sidoräcke.

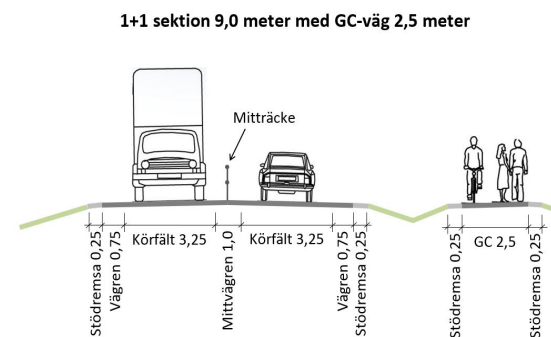


Bild 12.

Bank

Grundprincipen för vägens sidoområden är att utforma dessa så att sidoräcken kan undvikas. I odlingslandskapet ska bankar göras så låga som möjligt och underordnas det öppna landskapet genom lutningar 1:4 eller flackare, och mjuka, rundade övergångar till angränsande mark.

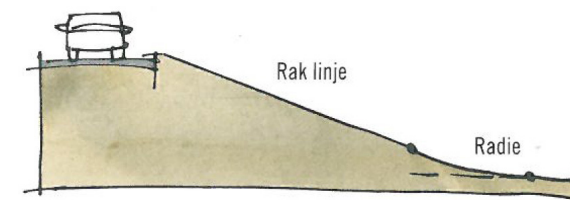


Bild 13. En rak lutning avslutad med en rejäl konkav avrundning mot befintlig mark ger den bästa terränganpassningen.

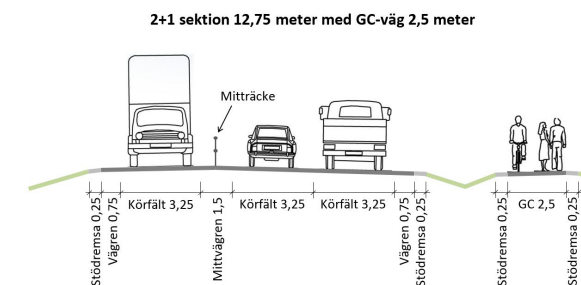


Bild 14.

Jordskärning

Jordskärningarna utformas med en minimum lutning på 1:2. Endast på ett fåtal platser utmed sträckan blir det aktuellt med jordskärning och i de fallen är skärningarna inte anmärkningsvärt djupa.

Där vägen går i jordskärning ska sidoområdet utformas så att sidoräcken kan undvikas. Skärningar ska i så stor utsträckning som möjligt anpassas till de naturliga terrängformerna för att skapa harmoniska övergångar mellan påverkad och opåverkad mark. Vid djupa skärningar är propellerbladsslänter att föredra men då djupa skärningar saknas i projektet kommer slänterna att utformas som avrundade slänter, dvs släntkrönet avrundas för att anpassas mot omgivande terräng.

5.2 Bullerskydd

I det öppna slättlandskapet är det egentligen inte lämpligt att placera varken bullerskyddsvallar eller bullerskyddsplank i anslutning till vägen, eftersom dessa stör landskapsbilden, hindrar utblickar från byarna och vägen och innebär ett stort intrång i pågående markanvändning. Dessutom ger höga bullerskydd en kraftig barriäreffekt då de splittrar bebyggelsen på ömse sidor om vägen. Bystrukturen där vägen tidigare samlat bebyggelsen delas nu istället upp.

Förslag till utformning av bullerskyddsåtgärd är i första hand åtgärd på tomt och/eller fönsteråtgärder. Många fastigheter utmed sträckan har ti-

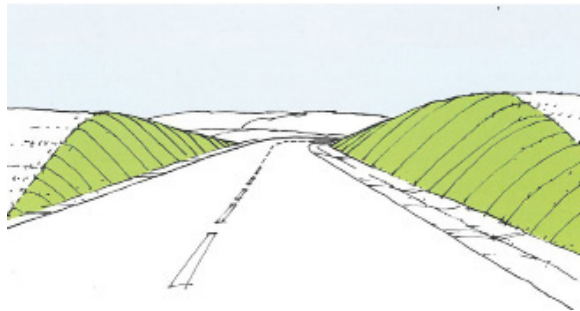


Bild 15. Avrundad slänt. Ett alternativ till propellerbladslänt där platsutrymmet är begränsat eller där man bara har låga slänter.



Bild 16. Propellerbladslänt ger en mjuk övergång till omkringliggande landskap men är inte aktuellt i detta projekt då vägen knappt går i skärning.

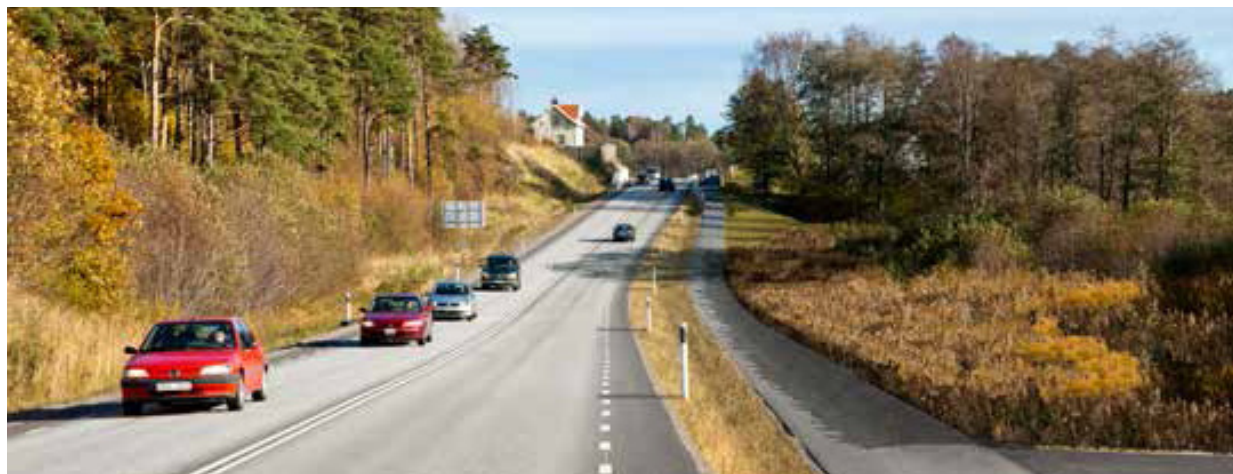


Bild 17. Den nya gc-vägens linjeföring ska följa väg 35 för bästa landskapsanpassning.

digare fått skyddade uteplatser och fönsteråtgärder utförda. För att reducera bullret så att man når ner till dagens rekommenderade riktvärden krävs det ändå att vall eller plank sätts upp på några platser utmed sträckan.

Bullerskyddsplank

Bullerskydd måste planeras och utformas med samma omtanke om det estetiska uttrycket som varje annat byggnadsverk eller arkitektoniskt element. Detta innebär att form, material och detaljutformning måste väljas medvetet i syfte att nå ett gott samspel med miljön.

Bullerskyddsskärmarna anpassas till platsen och terrängen. Trappning av skärmar görs medvetet

och detaljstuderas i elevationer. Det är viktigt att intrycket av skärmen inte blir för dominerande och oroligt.

De vägnära skärmarna ska byggas upp i trä med enkel fasadutformning av slät spontad panel eller locklistpanel. Planket målas med slamfärg eller järnvitriol anpassad efter omgivande miljö. Planken ska uppfylla kraven på bullerdämpning och vara dubbelsidig för att både trafikanten och de boende ska få en positiv närmiljö. Skärmarna ska utföras med en konstruktion och grundläggning som är stabil och med beständiga material som åldras på ett naturligt sätt. Skärmarna kommer att bli kraftiga visuella barriärer och för att minska barriäreffekten kan skärmarna utföras

delvis transparenta.

Bullervall

Då bullervallar ska utföras i det öppna jordbrukslandskapet är det särskilt viktigt att vallformen anpassas till det omgivande landskapets terrängformer. Risker är annars att vallen blir ett främmande element väl synligt i landskapet. Dock är det svårt att ta mer än nödvändig mark i anspråk för att utforma vallarna med flackare slänter då aktuella markägare önskar ett så begränsat intrång på sin mark som möjligt samtidigt som det innebär en del svårigheter att lägga ut massor på sådant sätt att slänterna blir brukbara. Bullervallarna kommer därför att utformas med en släntlutning på 1:3. Omsorg får i stället läggas på



Bild 18. Exempel på enkelt bullerskyddsplank som finns i början av sträckan vid Sandtorpet.



Bild 19. Exempel på träplank målat med grön slamfärg.



Bild 20. Exempel på grått träplank.

att utforma vallarna med mjuka anslutningar till omgivande mark så att åtgärderna inte blir alltför dominerande och onaturliga. Planteringar på vallarna ska undvikas utan vallarna besås med ängsvegetation.

För att minska det dominanta intrycket av ett högt plank föreslås på ett par ställen utmed sträckan en kombination av vall och plank.

Föreslagna åtgärder

För fastigheterna närmast Vårdsbergs kors föreslås bullerskyddskärmar mellan väg och tomtmark. Skärmarna blir 2 - 2,2 m höga. Fastigheten längst västerut av dessa föreslås bullerskyddas med en kombinerad bullervall/skärm 1,2 + 1 m hög placerad mellan tomtgräns och åker, se föreslagna åtgärder bild 28.

Ytterligare en fastighet längs sträckan föreslås bullerskyddas. Denna är Vårdsberg 3:4 som föreslås få en kombination av vall och plank som en

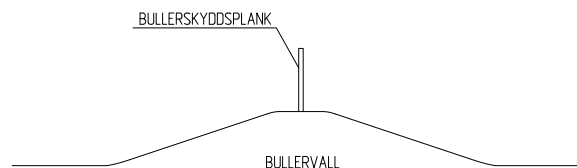


Bild 21. Utformning av bullervall med plank vid Vårdsberg 3:4.



Bild 22. Exempel på transparent bullerskärm.

ram runt fastigheten mot vägen. Vall/plank kommer att behöva vara 2,6 - 3 m höga för att klara bullerriktvärdena och kommer att bli en kraftig visuell barriär för fastigheten. Vallen utformas enligt sektion bild 21.

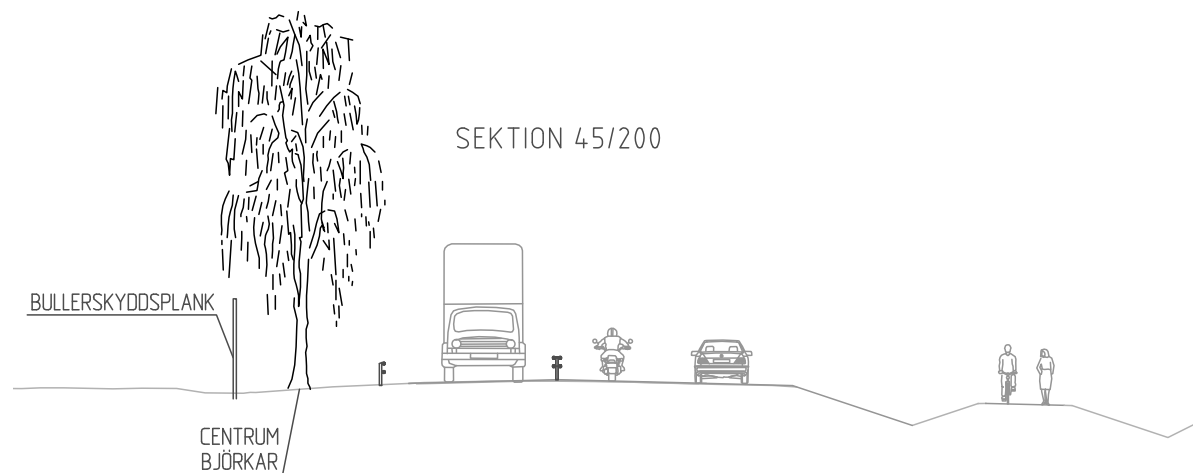


Bild 23. Sektion 45/200. Bullerplanket placeras 5 m från vägen, bakom befintliga björkar.

5.3 Vegetation

Befintlig vegetation ska i möjligaste mån bevaras och behandlas med stor hänsyn till dess funktion och värde.

Alléträd och andra solitärträd i vägens närhet är viktiga landskapselement att bevara. De träd som ska sparas hägnas in och skyddas särskilt i byggskedet. Strax väster om Vårdsbergs kors, 45/000-45/250, kommer flera av björkarna i den lilla allén att behöva avverkas för ombyggnad av utfarten. Björkarna vid bullerplanket sektion 45/200 (bild 22) ska försöka sparas. Vid Sviestad kommer vägen att skära rakt över den befintliga allén med ask och alm och även vägsträckan med alléträd norr därom kommer att dras in. De sist-

nämnda träden ska sparas och stor försiktighet ska iakttas om befintlig asfaltyta ska rivas.

Som en kompensation för de alléträd som avverkas längs sträckan föreslås en komplettering av den befintliga allén vid Sviestad, söder om den nya vägen.

Naturlig etablering av vegetation ska eftersträvas. Nytt växtmaterial ska anpassas till omgivande landskap genom att naturligt förekommande arter används i gestaltningen. Avbaningsmassor från aktuell naturtyp ska om möjligt användas i slänter så att dessa snabbt kan återfå ett naturligt utseende. Då vägen huvudsakligen går genom ren åkermark kan det vara svårt att få lämpliga mas-

sor och om det inte är möjligt ska i stället slänter besås med i området naturligt förekommande arter.

Restytor

Den nya vägen skär igenom och splittrar upp ett öppet jordbrukslandskap. Målsättningen är att omgivande och resterande mark fortfarande ska vara brukbar. De restytor som förekommer inom vägområdet är främst mindre ytor i öglor vid in/utfarter samt mindre partier i anslutning till gc-vägen. Dessa ytor ska ges en så naturlig utformning som möjligt och täckas med lämpliga avbaningsmassor alternativt besås med lämplig ängsvegetation på samma sätt som vägens slänter.



Bild 24. Placeringen av skyltar är extra viktig i det öppna landskapet där de lätt skymmer utblickar. Skyltens baksida är lika stor som framsidan.

5.4 Dagvatten och diken

Vägens sidoområden anpassas efter omgivande karaktär. Diken ska utformas enligt normalsektioner. Trumöppningar ska snedskäras eller förses med trumöga istället för rak ände. Brunnar placeras med brunnsslocket i nivå med omgivande mark.

Dikeskanter och dylikt ska bekläs med avbaningsmassor för att få en naturlig vegetation.

5.5 Vägutrustning

Trafikskyltar

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

Antalet skyltar och skyltstorlekar minimeras så långt det är möjligt.

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

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

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

Vägräcken

Fler räcken i vägmiljön innebär landskapsbilden påverkas på ett negativt sätt. Däremot kan den känslan av ökad trygghet som en mittseparering ger leda till förbättrad trafikantupplevelsen.

De räkestyper som föreslås är ställinjeräcken, vilka ger ett ”lätt” och luftigt intryck. Samma typ av räcken väljs till såväl mitträcke som sidoräcke för att uppnå ett lugnt och enhetligt intryck. Sidoräcken ska vara av typ slänträcke. Samtliga stolpar ska vara cylindriska. Räckets samtliga delar; stolpar, linor, hattar etc. ska ha en grå kulör. Runda stolpar och enhetlig färg ger ett gediget och diskret utseende. Räcken ska vara av samma typ och utseende som på sträckan öster om Vårdsbergs kors.

Viltstängsel kommer inte att sättas upp utmed den aktuella sträckan.

5.6 Gång- och cykelvägar

Den nya gång- och cykelvägen mellan Vårdsbergs kors och den nybyggda cirkulationsplatsen

i Hackefors, ska ges en utformning i plan och profil som både hänger samman med vägen samtidigt som den är anpassad till omgivande landskap. Avståndet mellan väg och gång- och cykelväg kan variera, om placeringen av cykelvägen i landskapet då blir bättre men i det relativt flacka och öppna landskap som vägen går igenom i det aktuella projektet är den bästa landskapsanpassningen att gc-vägen följer den befintliga vägen för att få bäst harmoni i linjeföringen och inte skapa ett ryckigt och oroligt intryck. Ytan mellan gc-väg och väg ska hanteras med omsorg.

5.7 Busshållplatser

Den nya busshållsplatsen vid motorstadion samt busshållsplatsen vid Vårdsbergs kors kommer att tillgänglighetsanpassas och förses med busskur. Typ av kur väljs i samråd med Östgötatrafiken.

Busshållsplatsen vid Björkåkra kommer att dras in och hållplatsen vid Vårdsbergs kyrka kommer att förbli oförändrad.

5.8 Byggnadsverk

Vid motorbanan i Hackefors anläggs en gc-port i anslutning till busshållplatserna. Porten har projekterats utifrån den större typen av bro (plattrambro) men brotyp kommer att beslutas i senare skede. Porten ska ha 3,1 m fri höjd och 3,5 m fri bredd och ges en enkel gestaltning. Gc-porten ska utformas så att den upplevs som trygg och inbjudande, med god sikt både genom porten och längs anslutande gc-väg. För att skapa en

trygg miljö ska porten belysas. Brokoner ska vara vegetationsbeklädda och slänter ges en utformning som ger god sikt och en god anslutning till omgivande mark.

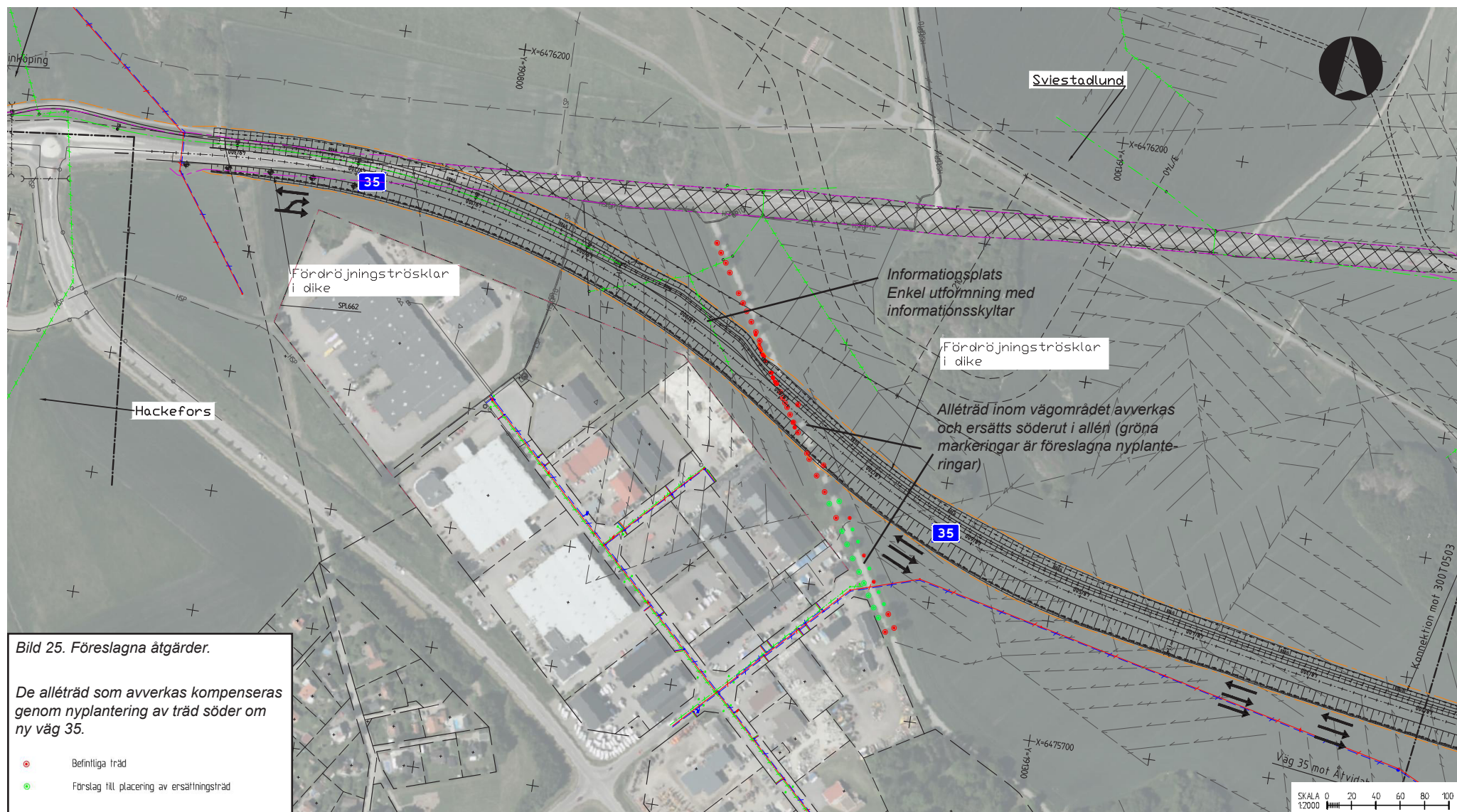
5.9 Informationsplats

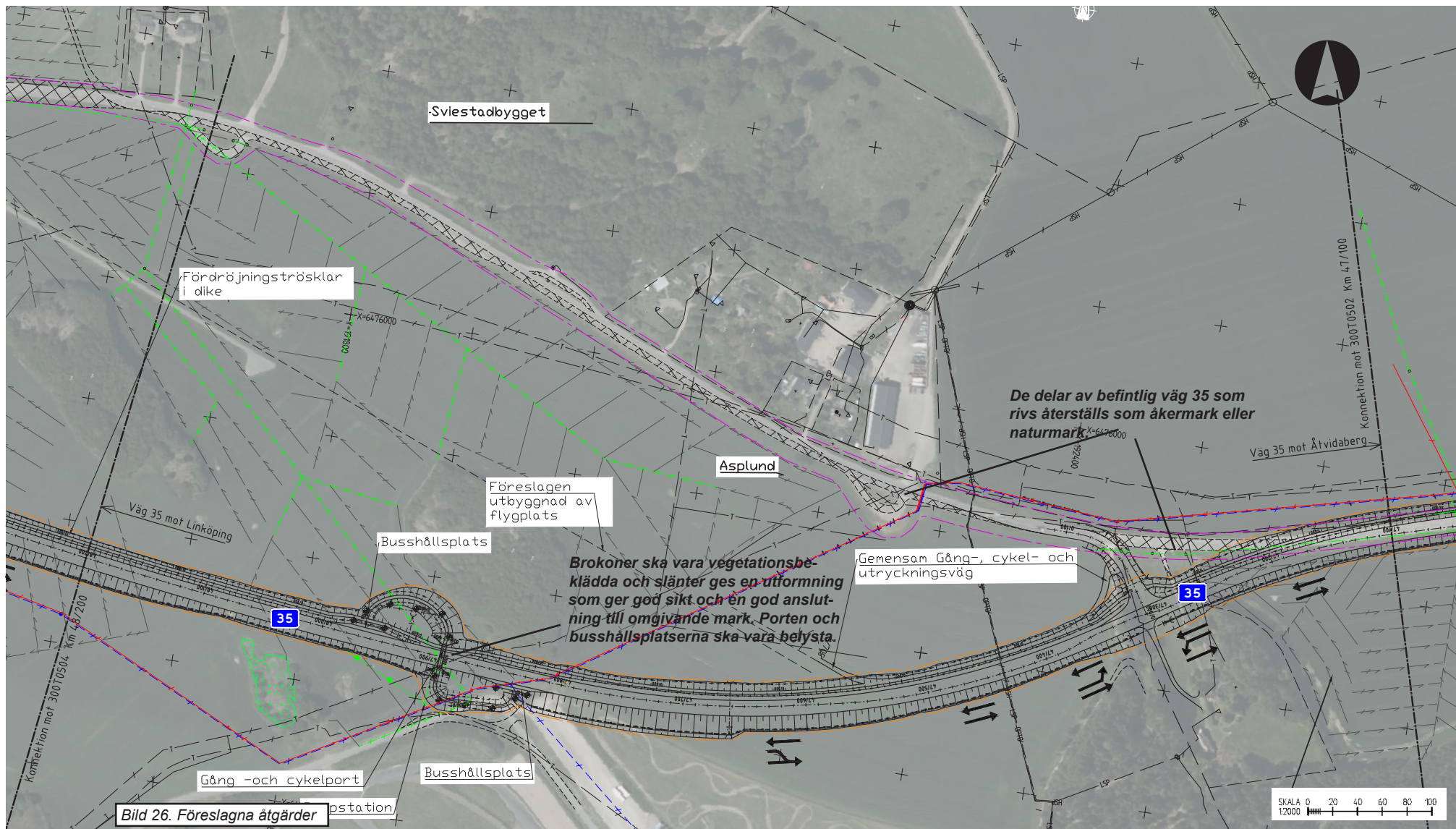
I slutet av sträckan anläggs en ny informationsplats. En skiljeremsa på ett par meter avskiljer informationsplatsen från väg 35 och denna besås med samma typ av ängs-/gräsvegetation som intilliggande vägslänter. Utformning av informationstavlor sker i samråd med Linköpings kommun.

5.10 Övriga väganläggningar

Övriga väganläggningar som parallellvägar, svängfält, öglor, väntfickor m.m. ska ges en utformning i plan och profil som hänger samman med vägen samtidigt som den är anpassad till omgivande landskap.

I det öppna jordbrukslandskapet är det extra viktigt att stor omsorg läggs på placeringen av t.ex. parallellvägar så att inte kilar med obrukbar mark uppstår. Utblickar skymms och landskapsbilden kan komma att förändras om kilarna på sikt växer igen och bildar ridåer i landskapet.





6 Drift och underhåll

Det är viktigt att bullerskyddsåtgärderna är långsiktigt hållbara och har låga skötselkostnader.

Vägsränkor slås en gång per år.

Räckesstolpar och skyltfundament placeras så att driftförutsättningar inte försvåras. Sidoräcket placeras 1 m från vägbankkanten för att underlätta snöröjning. Slänträcken, som är högre än vanliga sidoräcken, passar bra till detta.

7 Rekommendationer inför fortsatt arbete

De intentioner som beskrivs i detta gestaltungsprogram ska föras vidare till nästa fas av projektering. De tankar och idéer som genomsyrat vägplaneprocessen ska även arbetas in i bygghandlingen. De åtgärder som framför allt behöver studeras vidare i det fortsatta arbetet är:

Möjligheten att skydda och bevara björkarna vid nytt bullerplank vid Vårdsbergs kors.

Utmärkning och skydd av de alléträd som ska sparas vid Sviestad.

Utformning av informationsplatsen.

Gestaltning av slänter och belysning av gc-porten efter att typ av bro har valts.

Modellering av slänter i restytor så att dessa får ett naturligt utseende.

Utformning av bullerskydd.

Projektering av skyltning ska ske i samarbete med gestaltungsansvarig så att skyltarna inte placeras så att de skymmer utblickar i landskapet.

8 Referenser

Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt, Trafikverket, 2014/78881

Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar, Trafikverket publikation 2016:033

Vägen - en bok om vägarkitektur, Benny Birgersson, Vägverket publikation 2006:28



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 631 80 Eskilstuna. Besöksadress: Tullgatan 8
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se