

Landskap i långsiktig planering

PM övergripande gestaltungsprogram för E20

Sträckan genom Västra Götaland

Publikationsnr: 2014:088



En delrapport inom FOI-projektet
"Landskap i långsiktig planering".
Mer information på www.trafikverket.se/landskap

Projektgrupp på Trafikverket:
Ulrika Lundin
Anna Lindell
Johan Bergkvist

Konsultgrupp:
Tobias Noborn, Radar arkitektur & planering AB - samordnare
Bengt Schibbye, Schibbye landskap AB
Emily Wade, Landskapslaget AB
Mia Björckebaum, KMV forum AB
John Askling, Calluna AB
Konsultgruppen arbetar under namnet "Befaringsbyrån"

Grafisk form: Emily Wade
Foto framsida: Bengt Schibbye
Foto: Bengt Schibbye, Emily Wade, Tobias Noborn
Illustrationer: Emily Wade, Pia Johnsson
Kartor: Producerade av konsultgruppen på bakgrundskartor
från lantmäteriet, ©Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Trafikverket
Postadress: 781 89 Borlänge
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Landskap i långsiktig planering
PM övergripande gestaltningsprogram för E20
Sträckan genom Västra Götaland
Författare: Emily Wade, Bengt Schibbye
Dokumentdatum: 2014-06-30
Kontaktperson: Ulrika Lundin

Publikationsnummer: 2014:088
DokumentID: ISBN 978-91-7467-617-4

Förord

Landskap i långsiktig planering är ett forsknings och innovationsprojekt som trafikverket initerade 2010 som pågått fram till 2015. Metodiken som togs fram inom projektet går ut på att samla in landskapsinformation för att kunna ta beslut om åtgärder i tidiga planeringsskeden.

Denna rapport är en redovisning av hur landskapsinformationen från Landskap i långsiktig planering- Västra Götaland, har tillämpats i ett övergripande Gestaltningsprogram.

Det övergripande gestaltningsprogrammet för E20 genom Västra Götaland ger övergripande riktlinjer för gestaltning av vägen. En om- och nybyggnad som kommer att pågå under många år i olika etapper.

Innehåll

1. Tillämpning av Landskap i långsiktig planering	Sid 5
2. Lärdomar	Sid 6
3. Riktlinjer	Sid 8



Karta över Västra Götalands regionala landskapstyper. Indelningen i landskapstyper är gjord i landskapskaraktärsanalysen i FOI-projektet Landskap i Långsiktig planering. © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

1. Tillämpning av Landskap i långsiktig planering

Under 2013-2014 har ett övergripande gestaltningsprogram för E20 genom Västra Götaland tagits fram. I riktlinjerna för Trafikverkets gestaltningsarbete framgår att utformningsförslag ska baseras på kunskap om landskapets förutsättningar*. Vid framtagandet av det övergripande gestaltningsprogrammet (ÖGPR) har denna landskapsinformation hämtats från den regionala karaktärsanalysen för Västra Götaland som utvecklats i FOI-projektet Landskap i långsiktig planering.

Landskapskaraktärsanalysen LKA har fungerat som ett underlag som visat några viktiga frågor som gestaltningsprogrammet kan och bör svara på.

Detta PM beskriver närmare hur LKA har tillämpats i det övergripande gestaltningsprogrammet och hur analysen kan vara till hjälp i ett övergripande gestaltningsprogram.

Begrepp från LKA

Begreppet landskapstyp från den regionala landskapskaraktärsanalysen har använts i det ÖGPR. I gestaltningsprogrammet har landskapstypernas *känslighet* och *potential* utgjort en grund för att förklara vad som är viktigt att tänka på i respektive landskapstyp.

Med kunskap om landskapet från LKA har vissa strukturer och funktioner som har betydelse för exempelvis landskapets kulturhistoria och biologiska mångfald också kunnat inkluderas i de övergripande gestaltningsriktlinjerna.

Känslighet

Bedömningen av känslighet gäller den regionala landskapstypens känslighet. Kännetecknas området exempelvis av en småskalig struktur så är det känsligt för storskaliga förändringar. Känsligheten beskrivs inte generellt, utan är riktad mot de åtgärder som är aktuella i infrastruktur-planering.

Ofta är det de karaktärsbärande landskapselementen och sambanden som generellt är känsliga. Effektbegreppen som används för känslighetsbedömningen kommer från sektorsvisa bedömningar, som exempelvis ekologi - habitatförlust, kulturhistoria - förändrad karaktär, form - skalbrott.

Potential

Den landskapsanalys som genomförts har gett god kunskap om landskapets uppbyggnad, historik och hur det fungerar ekologiskt. Med den kunskapen kan landskapets utvecklingspotential identifieras. Det kan handla om att stärka ekologiska funktioner, öka områdets attraktivitet och tillgänglighet eller tydliggöra landskapets historiska utveckling – dess tidsdjup. Att tänka potential är ett aktivt tankesätt för att infrastrukturåtgärder ska kunna bidra med påtaglig förbättring av landskapets funktioner.

Utdrag ur Övergripande gestaltningsprogram för E20 Genom Västra Götaland * Råd för gestaltningsprogram och gestaltningsarbete i olika skeden- Vägverket 2009

2. Lärdomar

Utöver de utformningsfrågor kring vägen som normalt hanteras i ett gestaltningsprogram, pekar LKA på att utformningen av E20 kan bidra till att uppfylla inte bara trafikpolitiska mål utan också andra miljömål, exempelvis ”ett rikt odlingslandskap” och ”levande sjöar och vattendrag”. En orsak till detta är att ekologer och kulturhistoriker deltagit i arbetet med LKA.



Exempel på hur funktionen spridningskorridor för vilt kan utformas i det småbrutna sprickdalslandskapet.

En breddad kompetens har delvis påverkat innehållet i ÖGPR för E20

Den breddade kompetensen har lett till att andra aspekter av utformningsarbetet lyfts fram. I arbetet med det övergripande gestaltningsprogrammet bidrog exempelvis en erfaren ekolog med att identifiera vilka landskapstyper som bör ha hög frekvens av passager och att en passageplan* skulle tas fram för E20. Gestaltningsprogrammet lyfter fram denna frågeställning för att det är en viktig del av vägutformningen, men den exakta lokaliseringen och utformningen måste studeras vidare i det konkreta projektet.

Ett annat exempel är hur medverkande kulturmiljöexpert kunde peka på värdet av slättens befintliga vägnät. Det har nästan alltid sitt ursprung i antingen det medeltida eller i storskiftets vägnät, och de är också visuellt karaktärsdanande element på slätten. Det har lett till formulerandet av riktlinjer för utformning av nytt lokalvägnät.

En återkommande fråga under hela processen med att ta fram det ÖGPR för E20 har varit gränsdragningen av vilka miljöåtgärder som är relevanta att ingå i ett

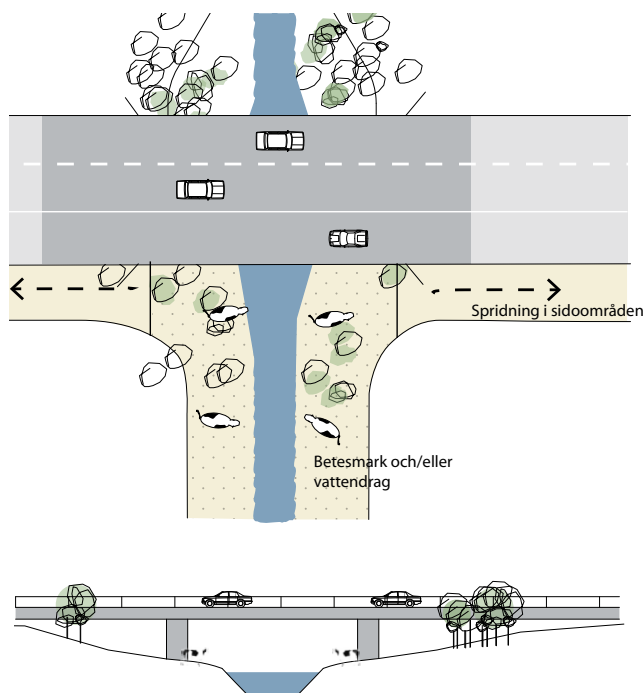
*Passageplan

Enligt Trafikverkets övergripande krav (Vägars och gators utformning, Publikation 2012:181) bör en så kallad passageplan upprättas ”vid ombyggnad till mötesfri väg eller i övrigt där förhållandena längs en väg förändras, exempelvis genom uppsättning av längre sträckor med räcken.”

Passageplanen ska klarlägga behov av stängsel och vilka passagemöjligheter som behövs för att djur säkert ska kunna ta sig över vägen.

Passageplanen ska ge svar på följande frågor:

- För vilka djur krävs passageåtgärder?
- Vilken effekt ska passageåtgärderna ha?
- Vilken typ av passage är lämplig och hur ska den utformas?
- Hur många passageåtgärder behövs?
- Var ska passageåtgärderna placeras?



Sidoområdet kan fungera som spridningskorridor för fauna och flora genom att den knyts ihop med korsande betesstråk. Spridning av arter från betesmarker kan stärka den biologiska mångfalden i slättlandskapet. Träd nära broar kan också minska barriäreffekten för t.ex. insekter och fladdermöss genom att de kan flyga tvärs över vägen. Denna aspekt av vägbanans funktion är känd tack vare delaktighet från en ekolog.

gestaltningsprogram. Det har visat sig problematiskt att beskriva åtgärder som t.ex. stärker landskapets ekologiska funktioner, samband och pågående processer av två skäl. Dels har det funnits en oro hos miljöspecialister att frågorna inte lever vidare i de objektsspecifika projekten genom att projekt-ledare kan tolka förslagen som färdigutredda. Dels har det integrerade kunskapsmaterialet inte varit anpassat till den tekniskspecifika uppdelningen mellan gestaltning och övriga miljöfrågor. Istället för att närma sig varandra har teknik/miljöspecialister varit oroliga för att riktlinjerna blir för grunda. Formen gestaltningsprogram, omfattar inte alla riktlinjer för landskapet. Begreppet övergripande landskapsprogram bör istället användas som ett styrdokument genom planeringsprocessen.

Räcker skalan i en regional analys för att kunna ge konkreta riktlinjer för ett gestaltningsprogram och hur fungerar indelningen i landskapstyper?

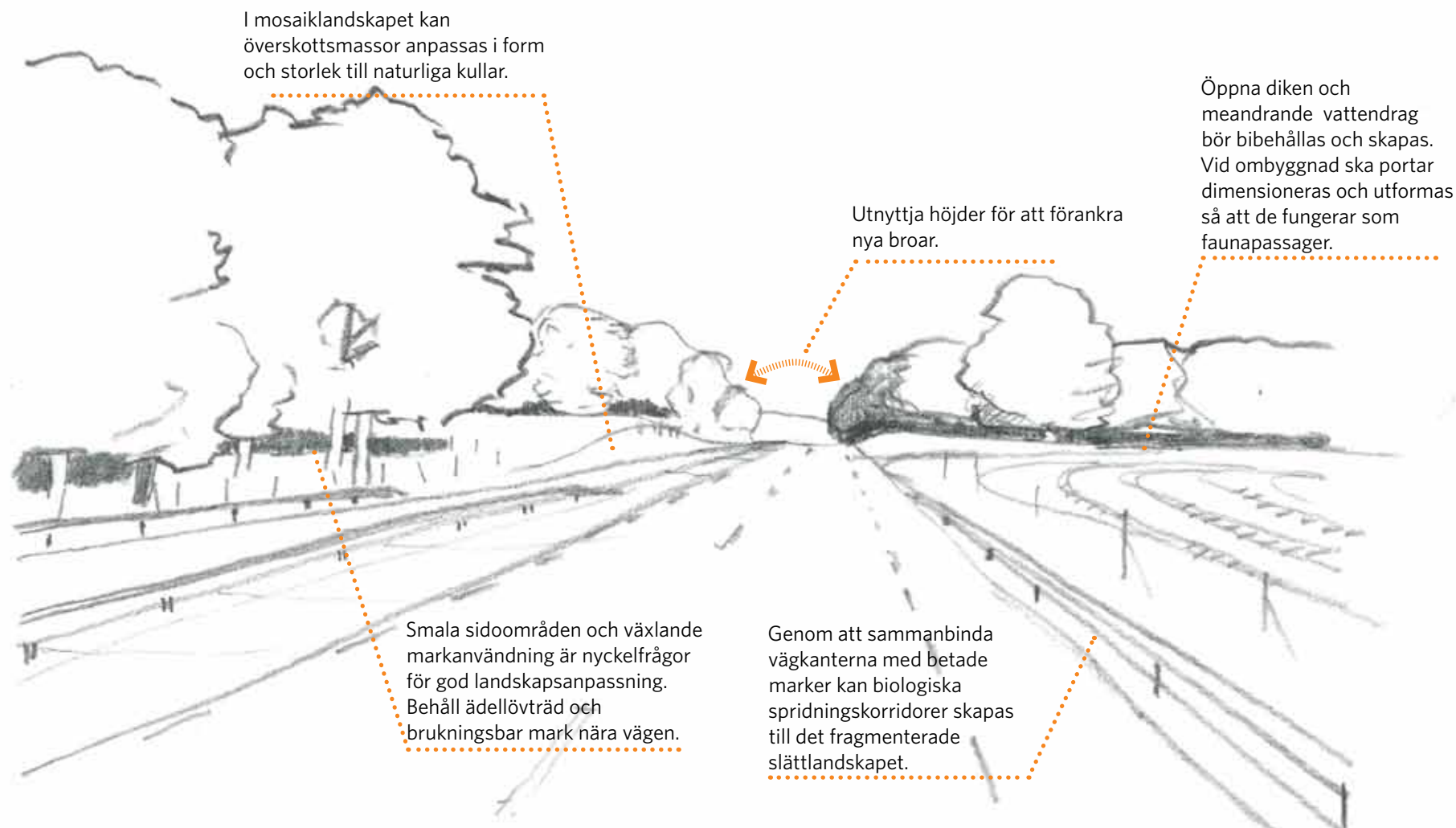
Den regionala indelningen i *landskapstyper* har visat sig mer användbar i detta arbete på övergripande nivå än de *karaktärsområden* som förekommer längs sträckan. De skillnader som finns inom respektive landskapstyp beskrivs i texten och i riktlinjerna. Orsaken till att landskapstyperna fungerar är troligen att indelningen är gjord utifrån vad man ser och upplever i landskapet idag, alltså i hög grad faktorer av stor betydelse för vägutformningen. Karaktärsområdesindelningen tar hänsyn till andra faktorer, som också har med identitet att göra. Ett exempel: riktlinjerna för slättlandskap är på denna skala lika för Skara-Varaslätten och Vadsboslätten. I projektskedet kan man säkerligen hämta upp mer av det lokala, identitetsskapande inom respektive karaktärsområde.

3. Riktlinjer

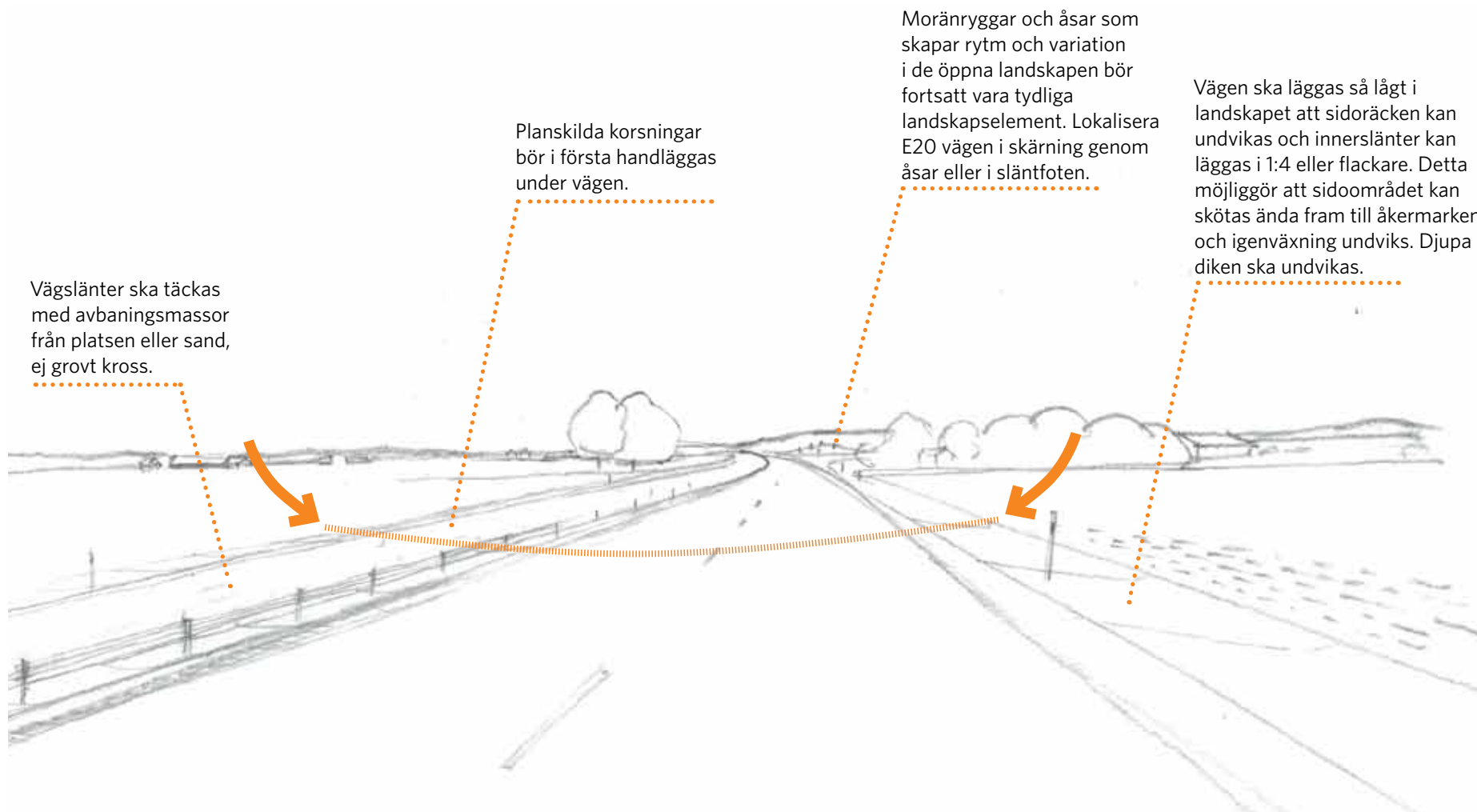
I gestaltungsprogrammet togs flera illustrationer fram för att ge riktlinjer för landskapet. Illustrationerna på efterföljande sidor redovisar nyckelfrågor för vägrummet i småbrutet sprickdalslandskap, mosaiklandskap, slättlandskap och storskaligt sprickdalslandskap



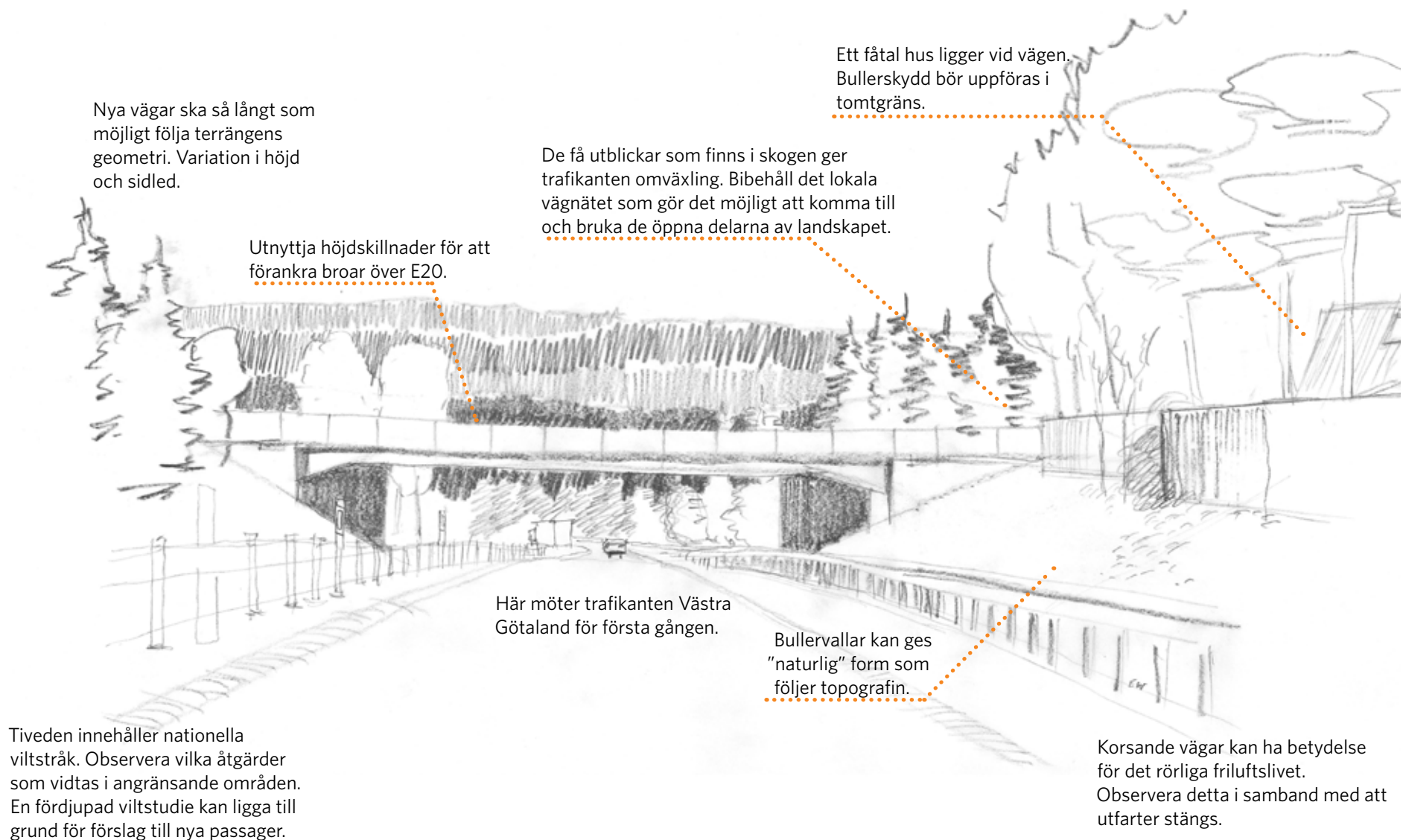
Riktlinjer för E20 genom Småbrutet sprickdalslandskap



Riktlinjer för E20 genom Mosaiklandskap



Riktlinjer för E20 genom Slättlandskap



Riktlinjer för E20 genom Storskaligt böljande landskap

Vilket ytterligare arbete har krävts för att kunna genomföra ett övergripande gestaltningsprogram?

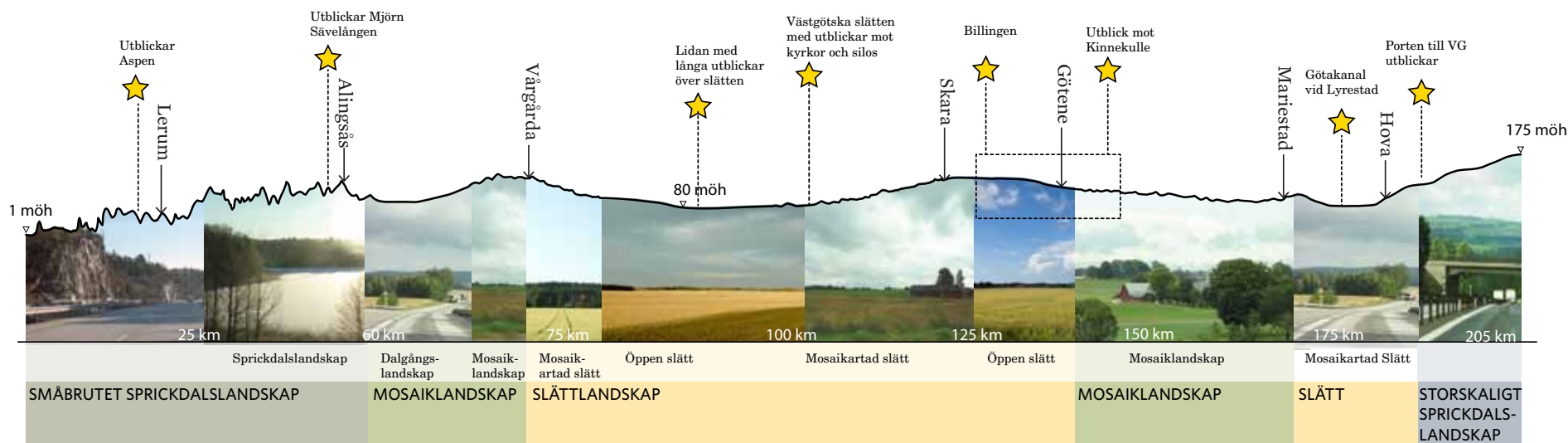
Det har under arbetets gång visat sig att det ha varit nödvändigt att gå ner en skalnivå för att se om de gemensamma karaktärsdragen, känslighet och potential täcks in i den regionala analysen. Den regionala analysen var inte tillräcklig för arbetet med gestaltningsprogrammet, utan det krävdes ytterligare inventeringsresor. Dels för att dokumentera vägens detaljer på ett sätt som inte gjordes i det regionala arbetet, dels för att komplettera beskrivningarna av respektive landskapstyp.

Ett exempel kan vara passager av åar, som är viktiga ur såväl resandesynpunkt som ur ekologiskt perspektiv. Detaljkunskap om dessa kräver platsbesök. En slutsats vi har dragit av detta är att skalan/flyghöjden är beroende av projektets detaljnivå. I det övergripande gestaltningsprogrammet har vi kunnat återvända till den regionala skalan i landskapstyperna genom att beskriva variationen inom varje landskapstyp. En mer detaljerad indelning visade sig förvirra mer än den klargjorde. Under framtagandet av programmet har vi också bistått Arbetsplan Hova med kunskap om landskapet. Här var

den mer detaljerade skalnivån nödvändig för att kunna svara på frågor specifika för just den här platsen. En mer detaljerad landskapsanalys kräver besök i fält för att kunna peka på det specifika som det projektet bör förhålla sig till.

Fungerar indelningen i landskapstyper även på etappnivå?

I den första innehållsförteckningen i gestaltningsprogrammet fanns separata rikt-linjer för de planerade etapperna för E20. Tanken var att informationen i varje etappblad skulle rikta sig till projektledare för respektive deletapp och beskriva såväl landskapets känslighet, potential som riktlinjer



Detta är en profil av E20 genom landskapet. Sektionen visar den topografiska variationen och de olika landskapstyperna längs sträckan. Stjärnorna visar upplevelsemässiga höjdpunkter som är identitetsskapande landskapselement längs vägen. Utsnitt ur Övergripande gestaltningsprogram för E20 Genom Västra Götaland.

för gestaltningen. Vi såg att informationen enbart sorterades på ett annat sätt och bedömde att det inte tillförde mer än vad som redan tagits upp i rekommendationer kring landskaps-typerna och generella riktlinjer. Med en tydlig läsanvisning är slutsatsen att de som ska planera ett projekt kan ha stor nytta av kapitel 3 och 4 för att få en god allmän orientering om vilka frågor som bör uppmärksammas i fortsatt arbete. Den stora utmaningen är troligen att sprida kunskapen om gestaltningsprogrammet till projektledare för att på ett effektivt sätt kunna kommunicera kunskapen om landskapet.

Går det att identifiera nyckelfrågor utifrån kunskapsunderlaget av landskapskaraktärsanalysen (LKA) för Västra Götaland?

Vi tror att den storskaliga orienterbarheten – möjligheterna för trafikanten att veta var han är och få en uppfattning om Västergötland – är en nyckelfråga som svårligen kan hanteras i projektskedena. Det är i denna analys, som täcker en lång sträcka, som detta framträder. Det vill säga, den regionala analysen är viktig för att se viktiga regionala frågor. Ett exempel

på det är hur utblickar mot landmärken som har betydelse för identiteten av Västra Götaland kunnat lyftas fram som höjdpunkter längs resan. Sektionen över E20, profil på sid 10, visar höjdpunkterna som stjärnor.

Är det någon aspekt på landskapet som vi missat om vi inte haft den regionala landskapskaraktärsanalysen?

Utan LKA har vi inte förstått vad som är specifikt för dels hela Västra Götaland (den nationella skalan), dels de i olika landskaps-typerna eller hållpunkterna längs resan (den regionala skalan). Vi hade missat resonemanget kring vad landskapet är känsligt för och vilka potential olika landskapsavsnitt besitter. Insatserna för att göra detta gestaltningsprogram hade behövt vara mycket mer omfattande om inte LKA hade funnits. Vi hade haft begränsad förståelse för landskapets innehåll och sammanhang i bemärkelsen att t.ex. vattendrag, lokalvägnät och åsar fyller olika funktioner i landskapet som gör det läsbart, orienterbart och ekologiskt funktionellt. Gestaltningsprogrammet hade inte tagit med gestaltningsriktlinjer för byggstenar som är viktiga ur ett regionalt perspektiv.

Vilka saker missade vi när vi enbart utgick från den regionala skalan?

Vissa strukturer och karaktärsbärande element på lokal nivå hade inte identifierats. T.ex. den korsande Lokaåsen som strukturerar slätten i Hovatrakten. De detaljerade landskaps-elementen, specifika för platsen, får betydelse när den övergripande skalan övergår en detaljerad projektnivå. I fallet E20 där tiden för genomförande sträcker sig över lång tid tror vi att den övergripande nivån kan erbjuda stöd, och att det är nästan ogörligt att gå ner på detaljnivå innan frågorna eller alternativen ens ställts i de enskilda projekten.



Trafikverket, 781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se