

5.4.5 Landskapet - effekter och konsekvenser

Generellt

De inom utredningsområdet förekommande delområdena med olika karaktärsdrag, kulturhistoriska såväl som landskapsbildsmässiga, korsas eller tangeras i olika hög grad av vägkorridorerna. Landskapets tålighet mot vägar inom olika delområden bedöms generellt enligt nedan:

Förkastningsbrant

Delområdet är inte tåligt mot det ingrepp som en ny väg medför. Småskaligheten riskerar att slås sönder, de inte alltid så tydliga ålderdomliga sambanden mellan bebyggelse, odling och vägar kan komma att försvinna. Passagen mellan det flacka delområdet Herrgårdslandskap och delområdet Förkastningsbrant, medför avsevärda terrängingrepp som kan komma att synas på stora avstånd. Trafikantperspektivet kan i många fall bli tilltalande, medan åskådarperspektivet i de flesta fall blir negativt.

Herrgårdslandskap

Delområdet är tåligt mot det ingrepp som en ny väg medför i ett läge nära förkastningsbranten, ett naturligt läge för en väg. Delområdet är däremot inte tåligt mot ett vägläge längre norrut mot Arbogaån, och speciellt inte i ett vägläge bredvid ån, ett onaturligt läge i denna landskapstyp. Genom att anslutningsvägar mot den nya vägen inte tillåts, försvinner ytterligare spår av det äldre vägnätet. Trafikantperspektivet torde i många fall bli tilltalande, medan åskådarperspektivet i ett vägläge nära Arbogaån blir negativt.

Vattenleder

Hjälmare kanal är relativt tålig mot det ingrepp som en korsning med fyrfältsväg och tunnel innebär, mindre tålig mot korsning med klaffbro eller akvedukt. Trafikantperspektivet med en klaffbro liknande den idag innebär att kanalen och kanalmiljön knappast kommer att upplevas, än mindre genom en tunnel- eller akveduktlösning. Båtfarar- och åskådarperspektivet torde bli mest positivt med en tunnelloösning.

Arbogaån kan komma att korsas av en ny väg via tunnel eller via mer eller mindre höga broar. Detta är i så fall något helt nytt; någon bro över Arbogaån har aldrig funnits annat än i Arboga och Kungsör. Tåligheten mot detta ingrepp varierar starkt beroende på lösning med tunnel, klaffbro eller högbro. Även trafikantperspektivet kan variera mycket beroende på hur tilltalad man är att ”dyka ner” i det flacka landskapet inför ett hinder som man i många fall inte uppfattar finns, eller hur tilltalande det är att ”fara upp” på en kanske 25 meter hög bro. Samma sak gäller för åskådarperspektivet; en högbro kan komma att synas på stort avstånd, och därmed beröra många människor – om positivt eller negativt är ”högst” individuellt!

Stråk av moränkullar med byar

Delområdet är relativt tåligt mot det ingrepp som en ny väg medför. Storskaligheten kan oftast hantera en stor väg, undantag möjligen en bro över järnvägen och om ny väg orsakar skärningar eller bankar i moränkullarna. Småskaliga landskapselement som murar och odlingsrösen, och större landskapselement som hus och gårdar, riskerar däremot att slås sönder. Trafikantperspektivet kan i många fall bli tilltalande, medan åskådarperspektivet sannolikt blir negativt.

Slätten

Det flacka delområdet är i sig tåligt mot det ingrepp som en ny väg medför. Storskaligheten kan oftast hantera en stor vägs vägbankar, men de möblerande element som de lövbevuxna åkerholmarna utgör kan få svårt att få en lika framträdande och viktig roll som idag. Det visuella sambandet mellan gårdar och ån samt mellan åns bägge sidor riskerar däremot att otydliggöras. Trafikantperspektivet kan i många fall bli lite enahanda, medan åskådarperspektivet sannolikt blir negativt.

Nollalternativ

Nollalternativet innebär ringa skillnad mot nuläget. Konsekvenserna för naturmiljön består i ökning av trafikbuller samt mark- och vattenföroreningar; för djur blir vägens barriärverkan ytterligare påtaglig. Luftföroreningssituationen kommer i viss utsträckning att förbättras. Dessa förändringar bedöms bli marginella och påverkar sannolikt inte exempelvis upplevelsen av björkhagen vid Gersilla Gravfält eller fågellivet längs Arbogaån.

Konsekvenserna för kulturmiljön kan, beroende på något ökat trafikbuller, bestå i ett minskat upplevelsevärde av exempelvis slussmiljön vid Gravudden och det gamla kulturlandskapet vid Ekeby skans. Ökade luftföroreningar kan möjligtvis komma att påverka exempelvis fasta fornlämningar.

Konsekvenserna för rekreation och friluftsliv består av ökat trafikbuller och fortsatt förorening av mark, vatten och luft. En liten förstärkning sker också av barriäreffekter för människor.

Konsekvenserna för landskapsbilden är svår att bedöma, men har sannolikt inte så mycket med dagens väg att göra. År 2010 kan det finnas industriområden både vid Marieborg i Arboga och vid exempelvis Gräsnäs i Kungsörs kommun. På Sandskogsberget kan det också finnas bostadsbebyggelse. Hur detta kommer att förändra landskapsbilden går inte att säga idag, men många av de industriområden som finns inom utredningsområdet idag är inga positiva förebilder. I kanske än större utsträckning kan dock ett förändrat jordbruk, exempelvis en ökning av energiskogsodlingen, få avsevärda negativa konsekvenser för landskapsbilden.