

Samrådshandling

Gestaltningprogram

Väg 100 Falsterbo-Vellinge

kollektivtrafikåtgärder Falsterbo-trafikplats Kungstorp

Delen Falsterbo - trafikplats Stora hammar

2022-09-27



Trafikverket

Postadress: Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltungsprogram, väg 100 Falsterbo – Vellinge, kollektivtrafikåtgärder
Falsterbo-trafikplats Kungstorp, delen Falsterbo – trafikplats Stora hammar

Författare: Mats Johansson, Sweco

Dokumentdatum: 2022-09-27

Version: 1.1

Kontaktperson: Denis Smrkovic, Trafikverket

Innehåll

1 INLEDNING	4
1.1 Bakgrund.....	4
1.2. Avgränsning	5
1.3. Metod och syfte	5
2 ANALYS.....	6
2.1 Landskapets förutsättningar	6
2.1.1. Delområde Höllviken (lila markering i fig.2):.....	7
2.1.2 Delområde Ljunghusen (gul markering i fig.2):	8
2.1.3 Delområde Naturreservat Skanörs ljun (orange markering i fig.2):	9
2.2 Områdets känslighet och potential.....	10
2.3 Mål för landskapsanpassning/gestaltningssavsikter.....	11
3. GESTALTNINGSIDÉ.....	11
4. RIKTLINJER OCH PRINCIPER FÖR UTFORMNINGEN	11
4.1. Vägars uppbyggnad och dess sidoområden.....	11
4.2. Utrustning.....	11
4.2.1. Belysning	12
4.2.2. Busshållplatser	12
4.2.3. Räckan	13
5. UTFORMNINGSFÖRSLAG FÖR SPECIFIKA PLATSER	14
5.1. Plats 1 – breddning av väg.....	15
5.2. Plats 2 – busshållplats	16
5.3. Plats 3 – breddning av väg.....	18

1 Inledning

Ett gestaltningsprogram är ett dokument där riktlinjer för utformningen av ett projekt redovisas på ett samlat sätt. Det är avsett att klargöra och lyfta fram de estetiska aspekterna i projektet så att dessa frågor kan bevakas vid det fortsatta arbetet med framtagande av ett förfrågningsunderlag för upphandling av den nya väganläggningen. Framtagande av ett gestaltningsprogram är även en process där utformningsfrågor lyfts tillsammans inom projektgruppen för att utformningen ska anpassas till omgivningen. Gestaltningsprogrammet ska även redovisa hur den framtida anläggningen kan komma att se ut. Det som redovisas är en ambitionsnivå för den föreslagna utformningen och en möjlig lösning av utformningen, men i detalj kan utformningen komma att ändras när arbetet fram till en färdig anläggning fortskrider. Detta gestaltningsprogram inkluderar stora delar av den landskapsanalys som tagits fram i ett tidigare skede, som underlag för beslut kring val av utformning och gestaltningsfrågor. Bitar av landskapsanalysen som ej är relevanta längre i och med beslut om hur projektet ska utformas har dock tagits bort.

1.1 Bakgrund

Väg 100 är idag den enda länken mellan orterna Skanör-Falsterbo, Ljunghusen, Höllviken, Kämpinge och Malmö. I Regional Plan är stråket utpekad som ett stråk med brister kopplat till trafiksäkerhet och tillgänglighet. Den befintliga anläggningens funktion bidrar till bristande framkomlighet under tider med hög trafik. Aktuellt projekt syftar till att studera ett flertal åtgärder utmed väg 100 mellan trafikplats Kungstorp, strax norr om Höllviken, och cirkulationsplats Falsterbo. Projektet är tänkt att resultera i förbättrad framkomlighet för samtlig fordonstrafik på sträckan, inklusive framkomlighets- och komfortåtgärder för kollektivtrafik i syfte att skapa ett superbussstråk mellan Malmö och Falsterbo.

Projektet omfattar väg 100 mellan Falsterbo och trafikplats Kungstorp och är uppdelat i tre delprojekt (se Figur 1). Trafikplats Kungstorp är det första delprojektet, sträckan mellan cirkulationsplats Stora Hammar och Kungstorp utgör det delprojekt två och det tredje delprojektet är sträckan mellan Falsterbo och Stora Hammar. Det är den del som detta gestaltningsprogram behandlar. För alla tre delprojekt tas en vägplan fram.

Den aktuella vägplanen omfattar ett utbredningsområde längs väg 100 enligt figur 1 (delprojekt 3). Utbredningsområdet omfattar ett område längs väg 100 mellan cirkulationsplats Falsterbo och cirkulationsplats Stora Hammar. Utbredningsområdet syftar på det område där åtgärder kan komma att bli aktuella.



Figur 1. Markering av respektive delprojekt. Blå markering avser delprojekt 1 (trafikplats Kungstorp), grön markering avser delprojekt 2 (Stora Hammar till Kungstorp) och röd markering avser delprojekt 3 (Falsterbo till Stora Hammar).

1.2. Avgränsning

Projektet kommer att innebära åtgärder i anslutning till befintlig väg, som eventuellt breddning av befintlig väg och byggande av nya busshållplatser. Även områden närmast vägen kan komma att påverkas, som till exempel ytor mellan vägen och intilliggande bebyggelse och eventuella nya bullerskydd. Detta innebär dock att den barriär som vägen idag utgör inte kommer att ändras. Den direkta påverkan som blir på eventuella natur-, kultur- och ekologiska värden kommer att behandlas i den fortsatta processen med miljökonsekvensbeskrivning/miljöbedömning och hanteras inte vidare i landskapsanalysen. Den fysiska avgränsningen är det som är synbart från vägen eller av vägen, sett utifrån landskapet.

1.3. Metod och syfte

Gestaltningssprogrammet kan beskrivas som en process där många inblandade tillsammans och utifrån olika infallsvinklar arbetar fram en gemensam strategi för utformning. Processen är en del av gestaltningssprogrammet där avvägningar görs mellan olika intressen och beslut fattas om lokalisering och utformning av olika delar som sedan arbetas in i vägplanen. Processen utmynnar i ett dokument som redovisar projektets utformningsprinciper. Redovisningen görs i detta gestaltningssprogram med korta textbeskrivningar och en visuell redovisning i form av planer, sektioner samt exempelbilder.

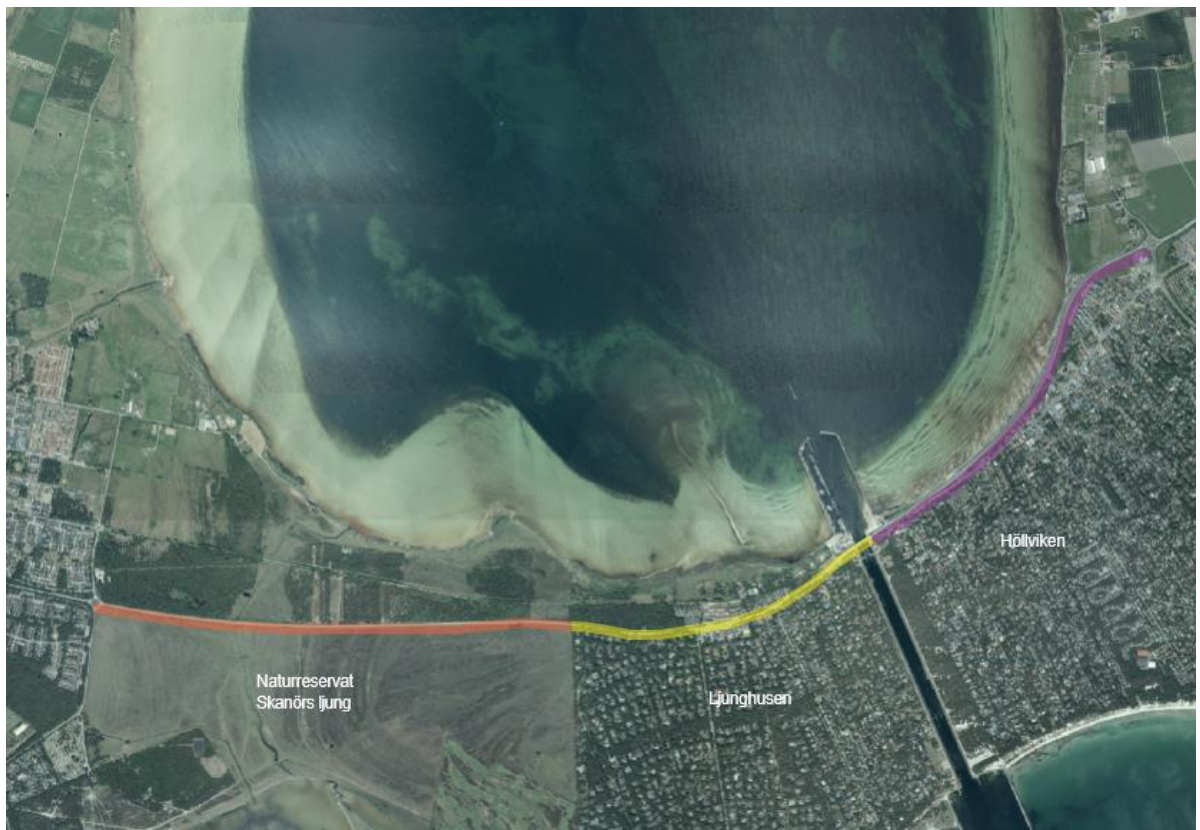
Syftet med att ta fram ett gestaltungsprogram är att arkitektoniska och gestaltungsmissiga kvaliteter ska främjas och tas tillvara i projektet, att utgöra underlag för utformningen i kommande skede och att redovisa hur anläggningen är tänkt att se ut.

I det fortsatta arbetet med förfrågningsunderlag inför entreprenadupphandling kommer Trafikverket tillsammans med berörda intressenter att bearbeta de föreslagna lösningarna utefter intentionerna i detta gestaltungsprogram.

2 Analys

2.1 Landskapets förutsättningar

Tredje och sista delprojektet har delats in i tre delområden för att bättre förstå och redovisa landskapets förutsättningar. Områdena har delats in där det finns en tydlig gräns mellan områden med olika karaktär.



Figur 2. Markering av respektive delområde. Lila markering avser delområde Höllviken. Gul markering avser delområde Ljunghusen. Orange markering avser delområde Skanörs ljung.

2.1.1 Delområde Höllviken (lila markering i fig.2):

Det aktuella avsnittet av väg 100 sträcker sig från Stora Hammar till Falsterbokanalen.

Området kring Stora Hammar består av öppen jordbruksmark som tar vid i bostadsbebyggelse i söder. Vägen har nära till mycket kustnära sträckning och upplevelsen av havet både för dem som färdas på vägen och för dem som bor och rör sig i området är mycket påtagligt. Landskapet är nästan helt plant och frånvaron av högre vegetation ger möjlighet till att överblicka havsområdet. Kuststräckan har ett högt rekreativvärde för de boende i närområdet. Det går en gång- och cykelväg parallellt med vägen mellan cirkulationsplats Stora hammar och Falsterbokanalen. Området norr om vägen har naturkaraktär utan buskar och träd, men söder om vägen i anslutning till bebyggelsen är det mer buskar och träd. Mycket av bebyggelsen är skyddad från vägen av träd och buskar och endast på mindre sträckor syns bebyggelse. Inga plank som skymmer utsikten mot havet finns i anslutning till bebyggelsen. Bebyggelsen består huvudsakligen av villor men också flerfamiljshus. Flerfamiljshusen ligger som närmast cirka 40 meter från väg 100 och villorna ligger som närmast cirka 15 meter från vägen. Avståndet till bebyggelsen varierar och på några sträckor är det cirka 50 meter till bebyggelsen. Närmast rondellen i öster samt närmast Falsterbokanalen i väster har området söder om vägen parkkaraktär med klippta gräsytor, men däremellan har sidoområdet söder om vägen naturkaraktär.



Figur 3. Plan som visar områdets förutsättningar i delområde Höllviken.



Figur 4. Foto som visar sambandet mellan bebyggelse, väg och utsikt mot havet vid delområde Höllviken.

2.1.2 Delområde Ljunghusen (gul markering i fig.2):

Det aktuella avsnittet av väg 100 sträcker sig från och med Falsterbokanalens till Skanörs ljung och är en del av Ljunghusen.

Ljunghusen består av en relativt tät villabebyggelse inbäddad i blandskog med en hel del tallskog som planterades på 1800-talet, söder om väg 100. Även huvuddelen av bebyggelsen ligger söder om vägen. Endast en mindre del av bebyggelsen ligger norr om vägen och långa sträckor utmed vägen består av skog. Utmed den östra delen, fram till skolan och mataffären är gaturummet brett med en separat gång- och cykelbana. På södra sidan om vägen breddas den upp på ett flertal ställen med körfält för svängande trafik. Väster om skolan/mataffären är gaturummet mindre och skogen kommer nära vägen på båda sidor.



Figur 5. Plan som visar områdets förutsättningar i delområde Ljunghusen.

2.1.3 Delområde Naturreservat Skanörs ljung (orange markering i fig.2):

Det aktuella avsnittet av väg 100 sträcker sig från Ljunghusens stadsrand till Falsterbo cirkulationsplats.

Området kring den tänkta åtgärden är storskaligt, nästan helt plant och består av våtmark, öppet hedlandskap, barr- och lövblandad barrskog.

Väg 100 angränsar på båda sidor till Skanörs ljungs naturreservat. Skanörs ljung norr om väg 100 utgörs av barr- och lövblandad skog av främst tall och björk. Den täta vegetationen i direkt anslutning till vägen skapar en visuell barriär och avgränsar utsikten mot havet.

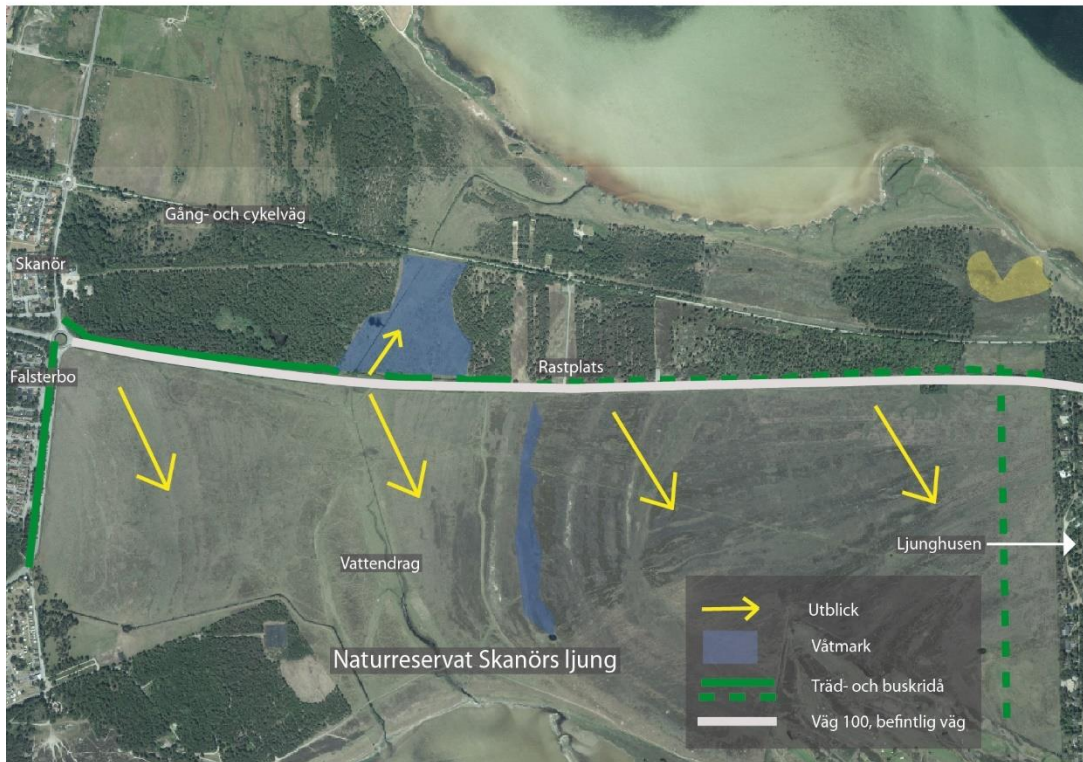
Ett öppet våtmarksområde norr om väg 100 öppnar upp det tätbevuxna landskapet men tillåter inga utblickar mot havet. Här finns buskar och träd utspridda i landskapet där boskap går på bete.

Söder om väg 100 finns ett stort och öppet hedlandskap med goda utblickar över det plana karaktärsfulla landskapet. Skanör ljung är ett naturreservat och natura 2000-område.

Heden är täck med ljung och klockljung och är en av Europas största fukthedar. Längst med vägen växer vass och enstaka lägre buskar i anslutning till vägen. Heden består av torra och våta områden och en rad sällsynta arter såsom klockgentiana, ljungögontröst och småsileshår. Nötboskap bidrar till att skydda heden från igenväxning. Det görs också återkommande bränning i syfte att bibehålla det öppna landskapet.

Ljungheden i söder är omgärdad av staket men kan nås från rastplatsen på väg 100. Området har stor betydelse för friluftsliv och rekreation med en säregen landskapsbild.

Ljungheden är en viktig rastplats för flyttfåglar, framförallt rovfåglar på grund av den varmluft som bildas över ljungheden.



Figur 6. Plan som visar områdets förutsättningar i Naturreservat Skanörs Ljung.

2.2 Områdets känslighet och potential

Området mellan Stora Hammar och Falsterbokanalen (delområde Höllviken) är känsligt för införandet av vertikala element som till exempel träd, buskar, stora vägs skyltar, skärmar och vallar. Kontakten med havet bedöms som extremt viktig på sträckan både för dem som färdas på vägen men framför allt för upplevelsen av Höllviken som en ort vid havet. Denna del är inte speciellt känslig för att till exempel bredda vägen i och med att detta är ett relativt storskaligt landskap. Det är däremot viktigt att minimera vägräcken och övrig vägutrustning kring vägen för att inte minska känslan av natur.

I området mellan Falsterbokanalen och Skanörs Ljung (delområde Ljunghusen) kommer endast en justering av befintlig hållplats att ske, norr om väg 100, vid Storvägen. Området kring hållplatsen karaktäriseras av större byggnader och hårdgorda ytor. De träd och buskar som finns här bör sparas och skyddas.

Inom området över Skanörs Ljung (Naturreservat Skanörs Ljung) är det som helhet mycket känsligt för intrång. Intrång bör minimeras inom området. Den flora som finns på hedmarken sparas och återetableras på sidoytor till vägen. Omfattning och intryck av diken bör minimeras, till exempel genom att grunda diken anläggs, där vägen breddas.

2.3 Mål för landskapsanpassning/gestaltningssavsikter

- Att inte tillföra nya objekt som påverkar utblickar ut i det öppna landskapet. Exempel på olämpliga nya objekt som skulle kunna markera vägen sett utifrån är: vallar, ej genomsiktliga skärmar och busk-, eller trädridåer inom delområde Höllviken och Naturreservat Skanörs ljun. Om möjligt bör vägnära bullerskydd högre än 1,5 meter undvikas. Måste vägnära bullerskydd högre än 1,5 meter användas bör det vara genomsiktliga skärmar.
- Intrånget i Naturreservat Skanörs ljun bör minimeras.
- För alla tre delområden bör vägutrustning såsom vägräcke och större skyltar minimeras.

3. Gestaltningssidé

Gestaltningssidén är att de förändringar som planeras på befintlig väg ska ge ett så litet visuellt intryck som möjligt. I det öppna landskapet görs detta till exempel genom att inte tillföra vertikala element såsom träd, buskar och vägnära bullerskydd i form av vallar eller skärmar. På den sträcka över Skanörs ljun där vägen breddas föreslås att befintligt fältskikt återetableras på vägens slanter för att så snabbt som möjligt få vägen att smälta in i omgivningen.

4. Riktlinjer och principer för utformningen

På följande sidor följer en presentation av utformningsprinciper för vägrummets olika objekt som inte är unika för en speciell plats, såsom belysning, grönytor, busshållplatser, räcken och övrig utrustning.

4.1 Vägars uppbyggnad och dess sidoområden

En viktig del för hur den nya vägen kommer att upplevas är hur dess närområde utformas. Principen för vägens möte med omgivningen är att vägen anpassar sig till sin omgivning. Därför ska omgivningens markvegetation återskapas, eller gräs sås på vägens sidoområde. Dock behöver inte slänkrön och släntfötter avrundas i och med att vägen endast har mindre bankar och skärningar och projektet strävar att göra så lite intrång som möjligt. Se även avsnitt 5.1 och 5.3.

4.2. Utrustning

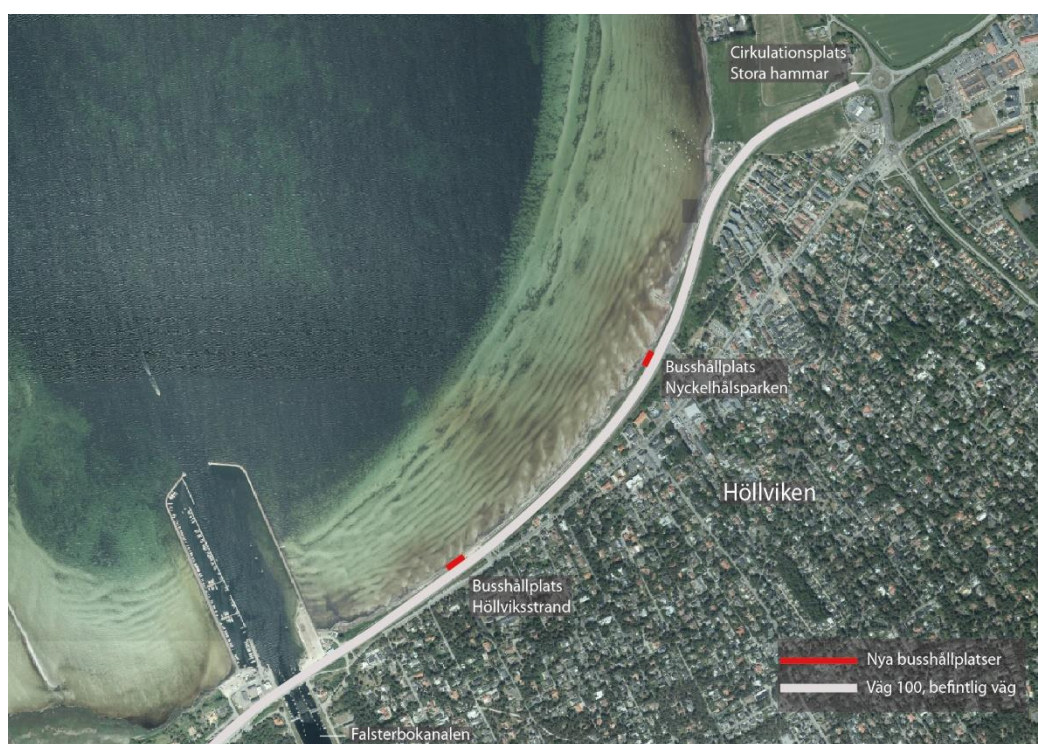
Övergripande princip är att utrustningen längs väg 100 ska smälta väl samman med vägens angränsande etapper och att utrustning på korsande eller anslutande vägar främst skall anpassas till utformningen av väg 100.

4.2.1. Belysning

Belysningen utmed sträckan skall vara funktionell. De nya armaturer som föreslås utmed sträckan ska vara lika de nya armaturer som satts vid den nya plattformen vid Nyckelhålsparken. Kulören på armaturerna ska vara samma som de befintliga stolpar som armaturerna ska monteras på.

4.2.2. Busshållplatser

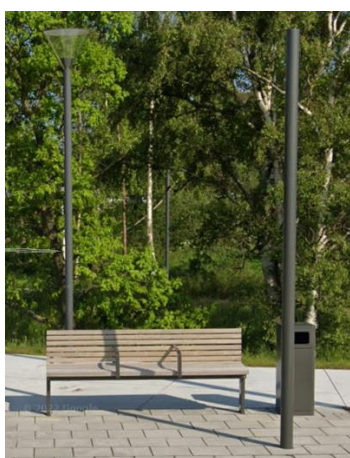
Två nya hållplatser anläggs utmed sträckan, hållplats Höllviksstrand och hållplats Nyckelhålsparken (andra riktningen mot tidigare nybyggd), se figur 6. Utrustning för busshållplatserna utmed sträckan ska följa Skånetrafikens riktlinjer och likna tidigare nybyggd busshållplats vid Nyckelhålsparken för att uppnå ett enhetligt uttryck utmed sträckan, se figur 7-8. Det gäller utrustning avseende bänk, papperskorg, väderskydd samt digital skylt och klocka, på de platser där detta ska finnas. Om det är möjligt bör de hållplatser som Vellinge kommun projekterar se likartade ut för att uppnå ett enhetligt uttryck. För utformning av busshållplatsen vid Störvägen, se vidare avsnitt 5.2.



Figur 7. Tillkommande busshållplatser vid delområde Höllviken.



Figur 8. Befintlig nybyggd busshållplats vid Nyckelhålsparken invid väg 100.



Figur 9. Befintlig bänk och papperskorg vid nybyggd busshållplats, Nyckelhålsparken.

4.2.3. Räckan

Ur landskapsbildsynpunkt är ett "lätt och luftigt" vägräcke att föredra, typ rörräcke. Genom att minimera element som skymmer sikten från vägen så upplevs vägen som bättre förankrad i omgivningen och utgör inte en lika stor visuell barriär. Rörräcke fungerar även utseendemässigt i närheten till bebyggelse.



Figur 10. Exempelbild på rörräcke.

5. Utformningsförslag för specifika platser

På följande sidor följer en presentation av hur utformningen ska se ut på tre specifika platser där utformningen är unik för respektive plats.



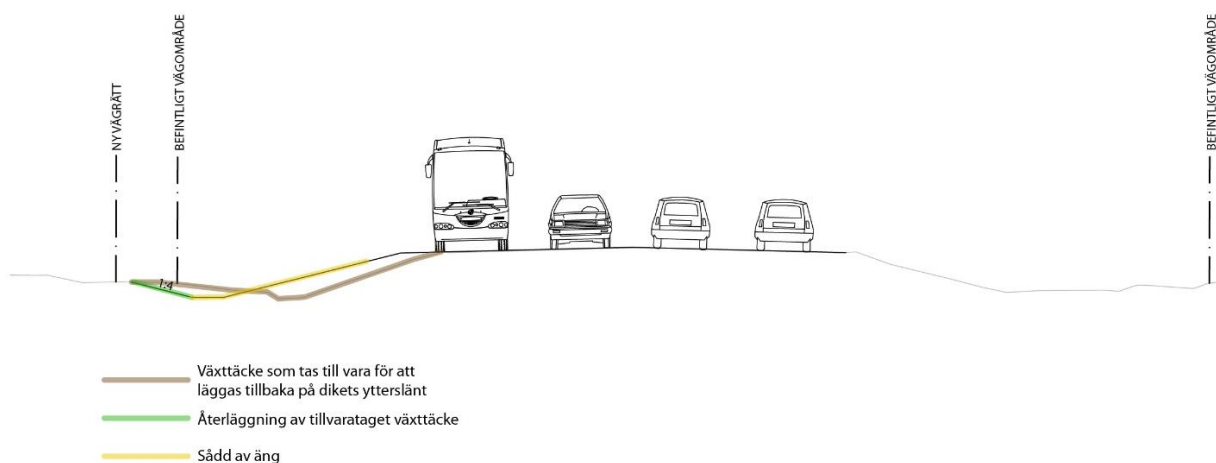
Figur 11. Bild som redovisar ungefärligt läge på de tre specifika platserna; Skanörs ljung, Ljunghusen samt Höllviken. Nedan redogörs för dessa platser.

5.1 Plats 1 – breddning av väg



Figur 12. Bild som redovisar ungefärligt läge på plats 1 – breddning av väg. Breddning sker på den sida av vägen som bilden visar; mot skogspartiet.

Breddning av väg vid plats 1 inom delområdet "Skanörs ljung". Väg 100 angränsar här till Skanörs ljungs naturreservat och Natura 2000-område och vägen ska därmed breddas i en så liten omfattning som möjligt då naturreservatet inte bör påverkas. De nya slänterna som anläggs ska ha en lutning på 1:4 och på ytterslätten används avbanade ytskikt från befintliga diken. Det tillvaratagna växttäcket från de befintliga diken innehåller fröplantor vilket med tiden kommer att skapa ett naturligt buskage med syfte att smälta in i omgivande landskap. På dikets innerslänt sås en ängsblandning för fuktängar, exempelvis Pratensis ängsfröblandning nr 102 för fuktängar. Se figur 13 för typsektion.



Figur 13. Sektion över plats 1 som befinner sig i delområde "Skanörs Ljung".

5.2. Plats 2 – busshållplats

Längden på den befintliga busshållplatsen inom delområdet "Ljunghusen" utökas för att anpassas till superbussarna. I samband med detta renoveras busshållplatsen - utrustning byts ut och hållplats anpassas för att smälta väl samman med hur angränsande etapper längs väg 100 ser ut. Se figur 15-18. Ett enhetligt formspråk eftersträvas.



Figur 14. Bild som redovisar ungefärligt läge på befintlig busshållplats som ska byggas om, delområde Ljunghusen.



Figur 15. Bild visar befintlig busshållplats med befintliga räcken. Vid busshållplatsen idag finns det räcken av typen "Gunnebstängsel". Dessa avlägsnas och ersätts av nya räcken likt befintliga sektionsräcken (se figur 16 och 17 för förtydligande av sektionsräcken) och ska vara i kulör RAL 7022 enligt Skånetrafikens riktlinjer. Dessa sektionsräcken placeras på ungefär samma plats som befintliga "Gunnebstängsel".



Figur 16. Bild visar befintlig busshållplats med befintliga sektionsräcken. Dessa räcken lackeras i kulör RAL 7022 enligt Skånetrafikens riktlinjer. De målas på plats eller ersätts med ett nytt räcke i denna kulör. Befintlig bänk ersätts med ny enligt Skånetrafikens riktlinjer samt kompletteras med en papperskorg och digital tavla enligt Skånetrafikens riktlinjer.



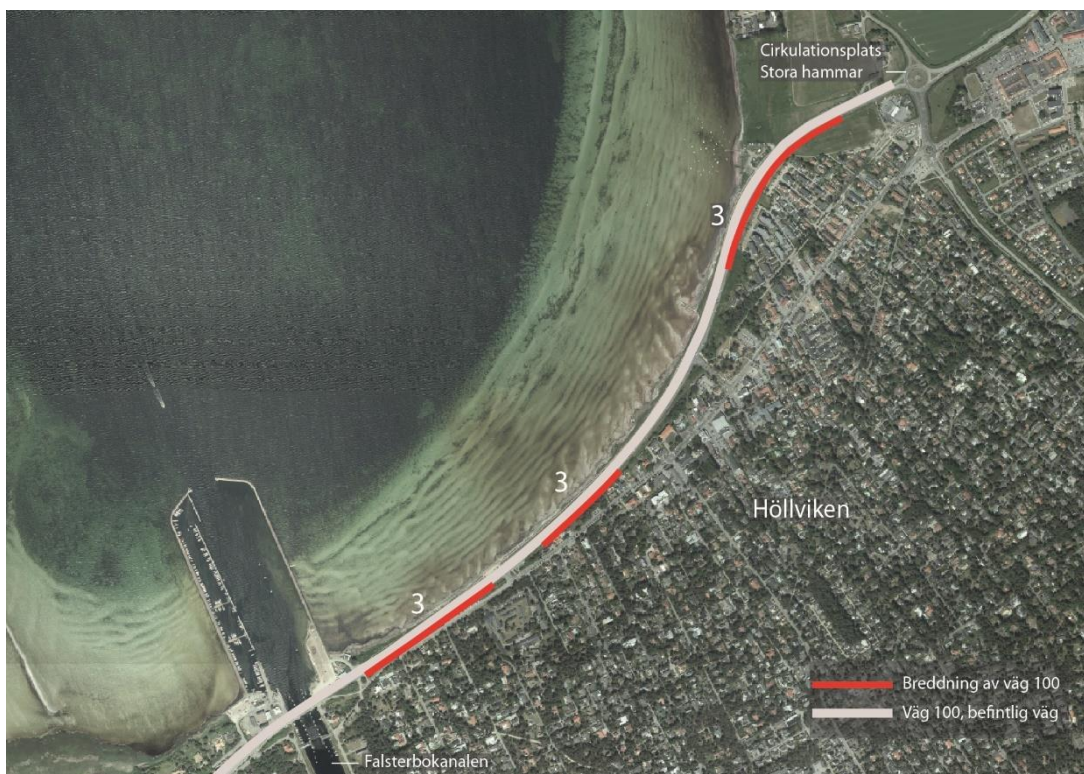
RAL 7022

Figur 17. Närbild på sektionsräcken som idag finns på området.

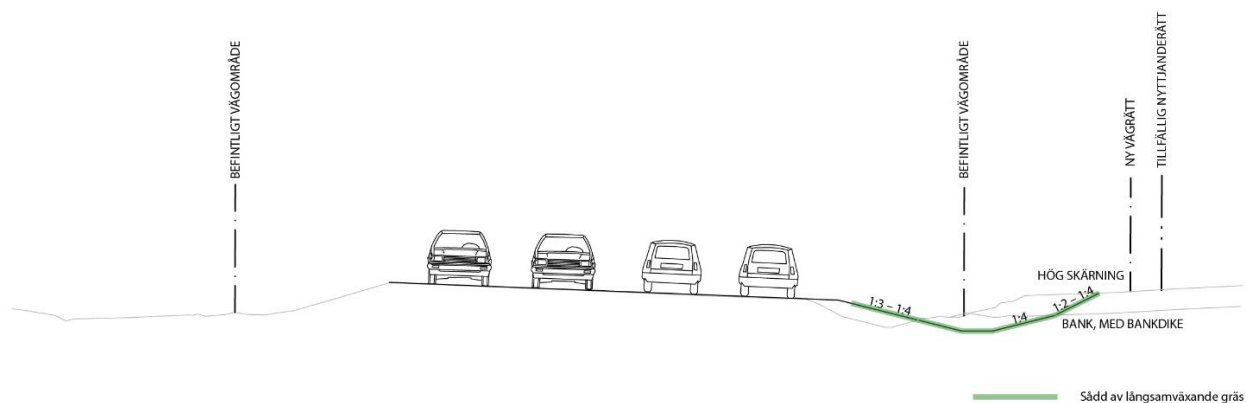
Figur 18. Kulör RAL 7022

5.3 Plats 3 – breddning av väg

Plats 3 befinner sig inom delområdet ”Stora Hammar-Falsterbokanalen” med sikt mot havet. För att kunna behålla utblickarna mot havet, har Trafikverket valt att inte använda bullerskärmar här. Vägen breddas och en ny släntlutning på 1:2 - 1:4 ska anläggas. Ytterslänt och innerslänt sås med långsamväxande gräs. Lutning 1:4 är att föredra då en brantare lutning än 1:4 kan medföra svårigheter för gräsklippning.



Figur 19. Foto som redovisar ungefärligt läge över plats 3 – breddning av väg vid delområdet Höllviken. Breddning sker på den sida av vägen som bilden visar; mot bebyggelsen.



Figur 20. Sektion över plats 3 och som ingår i delområdet ”Stora Hammar-Falsterbokanalen”. Den nya innerslänten samt ytterslänten sås med långsamväxande gräs.