

GESTALTNINGSPROGRAM

Väg 913, Bjärred-Flädie, delen söder om Flädie

Lomma kommun, Skåne län

Underlag till vägplan samrådshandling, 2017-08-14

Projektnummer: 145669



Dokumenttitel: Gestaltungsprogram väg 913, Bjärred-Flädie, delen söder om Flädie
Skapat av: Anna Olsson
Dokumentdatum: 2017-08-14
Dokumenttyp: Rapport
Dokument ID:
Ärendenummer: TRV 2015/12842
Projektnummer: 145669
Version: 1.0

Publiceringsdatum:
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Olof Fredholm
Uppdragsansvarig: Olof Fredholm

Distributör: Trafikverket, Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö, telefon: 0771-921 921

Innehåll

_Toc478532639

1. INLEDNING	4
1.1. Vad är ett gestaltningsprogram	4
1.2. Bakgrund	4
1.3. Objektbeskrivning	5
2. FÖRUTSÄTTNINGAR	6
2.1. Aktuellt vägavsnitt	6
2.2. Landskapet kring aktuell vägsträcka	6
2.3. Vägens inre och yttre rum	8
2.4. Gestaltningsavsikter för väg 913	8
3. GESTALTNING AV PLANFÖRSLAG	11
3.1. Vägen i landskapet	11
3.2. Vägport	12
3.3. GCM-bro	13
3.4. Hållplatser	14
3.5. Trafiksäkerhet och framkomlighet	14
3.6. Tillvaratagande av befintliga värden	14
3.7. Avvattning	14
3.8. Utrustning	15
3.9. Vegetation	15
3.10. Drift och underhåll	15
4. EFFEKTER	16
5. BEDÖMNING	17
6. REKOMMENDATION OCH FORTSATT ARBETE	17
7. REFERENSER	18
8. FOTO	18

1. Inledning

1.1. Vad är ett gestaltningsprogram

Den målbild som ska styra gestaltningsarbetet genom projektet har formulerats i PM Gestaltningsavsikter, vilket har skett inledningsvis i arbetet med vägplanen. I samverkan mellan teknikområdena har en gemensam målbild tagits fram för gestaltningen med projektets övergripande ändamål och projektmål som bakgrund. De miljöaspekter som anses vara av betydelse för planförslaget utgör också viktiga aspekter i gestaltningsarbetet.

Syftet med de tidigare framtagna gestaltningsavsikterna var att klargöra **vad** som ska uppnås i projektet ur gestaltningssynpunkt. Gestaltningsavsikterna utvecklas och fördjupas sedan i gestaltningsprogrammet, som behandlar **hur** dessa ska genomföras. Gestaltningsprogrammet utgör i sin tur underlag för projekteringsarbetet.

Gestaltningsprogrammet är en del av samrådshandling för valt planförslag.

1.2. Bakgrund

Väg 913, som är föremål för detta gestaltningsprogram är ett delprojekt till Kävlinge-Arlöv Lommabanan. Syftet med projektet Lommabanan, Kävlinge-Arlöv, är att möjliggöra pågatågstrafik på sträckan med bibehållen kapacitet för godståg. Syftet är också att utreda möjligheterna för ny sträckning av väg 913 i samband med en ny planskildhet med Lommabanan.

I samband tidigare samråd för val av lokaliseringalternativ utreddes två alternativa sträckningar ; ett nordligt och ett sydligt. Beslut att gå vidare med det sydliga alternativet togs av Trafikverket.

I samband med tidigare utredningar har följande miljöaspekter bedömts vara av betydelse för planförslaget och behandlas i miljöunderlaget:

- Landskapsbild
- Kulturmiljö (arkeologi)
- Ytvattenpåverkan (avvattning och vattenskydd)
- Buller
- Grundvattenpåverkan (geoteknik och grundvatten)
- Jordbruksmark (markåtkomst)

Aspekter som har bedömts inte innebära betydande miljöpåverkan och bedöms därför inte relevanta för en konsekvensbeskrivning är:

- Rekreation och friluftsliv
- Boendemiljö och barriärer
- Luftmiljö

En ny planskild korsning och en justerad sträckning av väg 913 påverkar inte på ett betydande sätt möjligheten att röra sig i landskapet. Det innebär inte heller att någon befintlig utfart från fastighet försvinner, utan de kommer att läggas om. Sträckan kommer

att förses med ny sträckning av GCM-väg och på så sätt ökar framkomligheten. Därför bedöms åtgärden inte påverka barriäreffekten på ett betydande sätt.

1.3. Objektbeskrivning

Väg 913 sträcker sig från Bjärred, förbi Flädie, fram till väg 914 och ligger i Lomma kommun. Efter trafikplatsen fortsätter vägen som väg E6.02 till Lund. Söder om Flädie korsar väg 913 Lommabanan i plan. Plankorsningen är skyddad med halvbommar. Väg 913 är idag en tvåfältsväg utan mittenseparering med tillåten hastighet på 70 km/h.

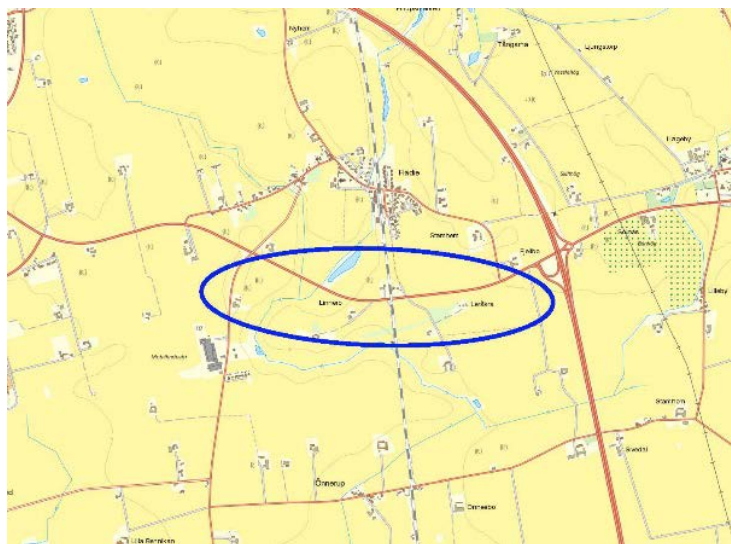
En vägplan ska tas fram för en planskild korsning, för fordons-, gång- och cykeltrafik, mellan väg 913 och Lommabanan. Den nya vägsträckningen innebär att en ny vägport anläggs strax söder om befintlig järnvägsövergång. Intentionen är att göra ett minimalt intrång på befintliga fastigheter och en minimal inverkan på befintlig trafik under byggtiden samtidigt som en harmonisk linjeföring eftersträvas med långa geometriska element. Förslaget ska medge en senare komplettering av järnvägen med ett förlängt mötesspår på järnvägens västra sida. Det ska föreslås lämpliga anslutningar till befintlig sträckning av väg 913 för att uppnå en god linjeföringsstandard och gestaltning utan att ta onödigt mycket mark i anspråk. Vidare ska en ny GCM-väg anläggas intill väg 913 på sträckan på norra sidan och vid Flädiebäcken anläggs en GCM-bro.

Inom projektet har två olika förslag till bullerskyddsvallar längs vägen utretts. Bullerskyddsvallar har dock valts bort då Trafikverket bedömt att nyttan av dessa inte motsvarar kostnaden, att de innebär en viss negativ påverkan på landskapet och landskapsbilden i det flacka åkerlandskapet samt att vallar även tar en del värdefull jordbruksmark i anspråk.

Projektet har valt att erbjuda fastighetsnära bullerskydd. Det innebär att det kommer att erbjudas bullerskydd lokalt vid uteplats och/eller fönsteråtgärder för fastigheter där riktvärdet vid uteplats eller inomhus överskrids.

Vägplanen samt förfrågningsunderlaget för totalentreprenad ska redovisa en lösning med referenshastighet 80 km/h och sektionsbredd 8,5 m. Denna redovisade lösning ska i framtiden vara möjlig att bygga ut på ett rationellt och ekonomiskt sätt till den framtida standarden som tas fram. Öppning i vägport samt linjeföringsstandard ska dimensioneras för framtida behov.

Figur 1. Visar lokaliseringen av väg 913 där en planskild korsning ska byggas under Lommabanan.



2. Förutsättningar

2.1. Aktuellt vägsnitt

Vägsnittet sträcker sig söder om Flädie, över bördig åkermark från väg 904 till väg 914. Landskapet runt Flädie är präglad av ett tydligt slättlandskap med vida utblickar. Byarna, de spridda gårdarna och landmärken som Flädie kyrka syns tydligt i landskapet och gör det lätt att orientera sig. Infrastrukturen i form av E6:an, Väg 913 och Lommabanan skapar tydliga barriärer där E6:an med dess trafikplats skär av den gamla medeltida kopplingen mellan byarna Flädie och Fjelie. Dessa två byar är kulturhistoriskt värdefulla medeltidsbyar och är klassade som kulturmiljöintressen. Dammen och vattendraget igenom landskapet är viktiga att bevara för biologisk mångfald och för avvattnings av området.



Figur 2. Bild från den Översiktliga landskapsanalysen på väg 913.

2.2. Landskapet kring aktuell vägsträcka

Utredningsområdet är starkt påverkat av människans aktiviteter, i första hand storskaligt jordbruk. Gröna strukturer finns i anslutning till bebyggelse, i viss mån utmed vattendrag, diken och vattenspeglar, samt utmed delar av vägarna i landskapet. Solnäs gård med fruktodling och läplantering av högvuxna popplar är ett exempel på kulturbetingade vegetationsvolymter och ridåer. Ett annat exempel är det igenväxta banvallsfragmentet, resterna av järnvägen mellan Lund – Bjärred vid Leråkra några hundra meter söder om väg 913 vid Flädie. Dessa gröna strukturer tillsammans med de i allmänhet starkt kulturpåverkade vattendragen har särskilt stor ekologisk betydelse i jordbrukslandskapet. Vegetationsvolymter och vattendrag fungerar som viktiga livsmiljöer och spridningskorridorer för en stor del av den biologiska mångfald som finns kvar i landskapet. Det är önskvärt från naturvårdssynpunkt att behålla och utveckla dessa ekologiska strukturer.

Möllan i Flädie är idag den enda kvarvarande vindmöllan i Lomma kommun. Tidigare har här funnits sju vindmöllor. Möllan uppfördes 1848 och byggdes med tegelfot i två våningar.

Under 1950-talet började den drivas med elektricitet men 1972 avvecklades verksamheten. Flädie speglar ett samhälles olika skeden i utvecklingen som kyrkby, bondby, stationssamhälle och centralort i en rik odlingsbygd. Möllan är ett tydligt exempel på de skånska möllornas senare utvecklingsskede.



Figur 3. Möllan i Flädie, Foto: Leif Johansson, ScaniaCultura.se.



Figur 4. Banvallsfragment till höger om vägen i bilden.



Figur 5. Öppna landskapet runt väg 913.

2.3. Vägens inre och yttre rum

Vägens inre och yttre rum handlar om trafikantens närmiljö respektive vägens relation till omgivande stad och landskap. Målen för vägsträckans utformning och gestaltning kan skilja sig åt beroende på om man är trafikant som färdas längs med vägen eller om man upplever vägen från det omkringliggande landskapet. Majoriteten av gestaltungsavsikterna är utformade så att de tillgodoser både det inre och det yttre rummet.

2.4. Gestaltungsavsikter för väg 913

Väg- och landskapsrummet längs den aktuella vägsträckan kommer att förändras till följd av bl a planskildheten vid Lommabanan. Utbyggnadsförslaget kommer innebära att vägsträckningen flyttas söderut för att få rätt linjeföring på vägen med hänsyn till sikten. Vidare kommer befintlig väg att breddas, en GCM-väg anläggas norr om vägen samt en GCM-bro anläggas över Flädiebäcken.

1. Nedsänkning av vägen bidrar till en god utblick där landskapsbilden inte behöver störas

Väg 913 är en väg som passerar åkerlandskapet. Här finns många möjligheter till utblickar över omgivningen. Karaktären är natur och bördig mark bör tas tillvara liksom de utblickar som finns och om möjligt öka detaljeringen.

2. Harmonisk linjeföring eftersträvas med långa geometriska element

Den visuella upplevelsen för trafikanten som kör på vägen är viktig. Gestaltningen av trafikrummet ska bidra med att öka tydligheten och förståelsen för geometrin genom t.ex. en harmonisk linjeföring på vägen.

3. Främja biologisk mångfald genom medveten plantering och frösådd på vägslänterna

Planteringarna bidrar till ökad biologisk mångfald i området. Tillkommande anläggningar såsom vägslänter, diken och damm/magasin ska utformas så att de främjar den biologiska mångfalden.

4. Karaktären vid ån och dammen ska bibehållas och möjliggöra utblick för trafikant

Kontakten med det omgivande landskapet för trafikanten som färdas på vägen och de boende är viktig. Att bibehålla utblickar över dammen och ån samt kyrkan är viktiga för körupplevelsen och för de boende i området.



Figur 6. Dammen vid väg 913.

5. Vägsträckningen anläggs strax söder om befintlig järnvägsövergång för att göra ett minimalt intrång på befintliga fastigheter och en minimal inverkan på befintlig trafik under byggtiden

Åkerlandskapet runt Flädie består av landets bästa åkerjordar och resurshållning av denna mark är mycket viktigt. Genom att ändra så lite som möjligt på den befintliga vägsträckan kan man göra ett så minimalt intrång som möjligt på omkringliggande åkermark och inverkan på befintlig trafik under byggtiden kan minimeras.

6. Platsanpassade material på konstruktioner

För att förstärka den landsbygdsnära karaktären bör materialvalen vara platsanpassade. Val av vägutrusning ska vara i samma nivå som övrig gestaltungsambition på vägsträckan.

7. Vägport som upplevs trygg och säker

Utformningen av vägport/järnvägsbro ska underbygga en god trafiksäkerhet och upplevelse av trygghet genom att använda ljusa material, konstruktioner som upplevs lätta och uppvinklade vingmurar.

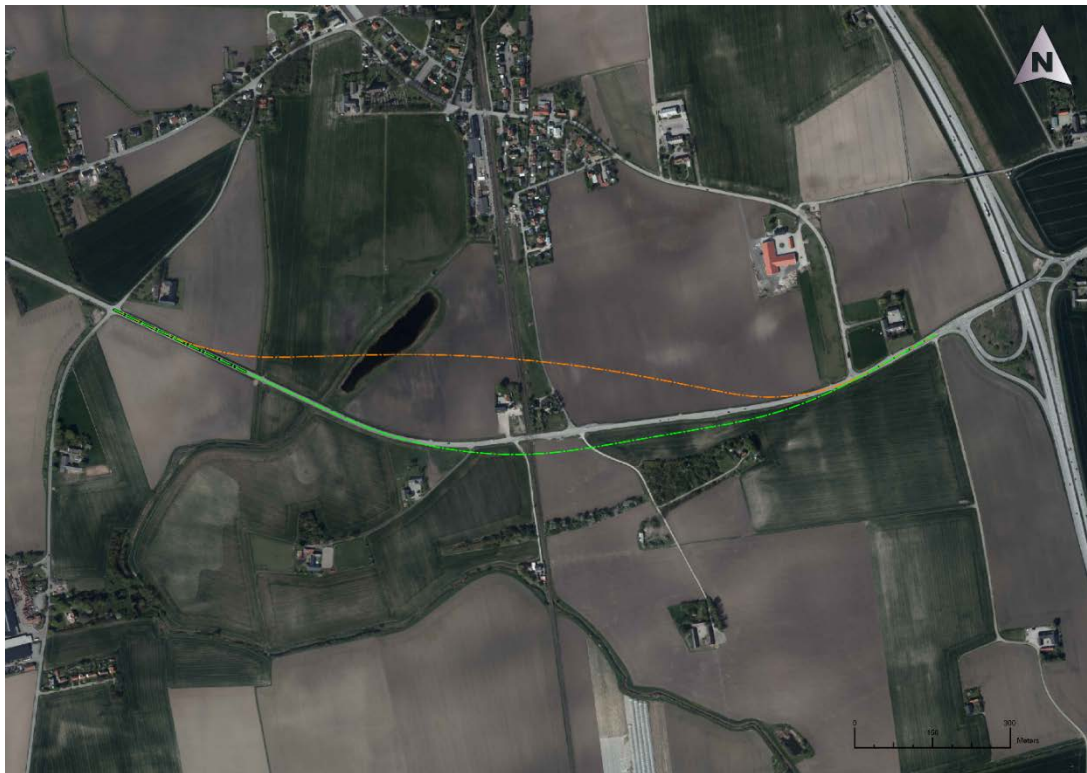
8. GCM-bro ska utgöra ett positivt inslag i landskapsbilden

Utformningen av GCM-bro ska utformas så att den upplevs trygg och utgör ett positivt inslag längs stråket och i landskapet.

9. Hållplatslägena ska vara trafiksäkra och upplevas som trygga

Hållplatslägen och GCM-väg ska placeras och gestaltas på ett sådant sätt att de upplevs trafiksäkra och trygga. Hållplatsläge ska förses med väderskydd och cykelparkering. Hållplatslägena bör förses med belysning. Hållplats för östergående trafik placeras väster om bron och hållplats för västergående trafik placeras öster om bron.

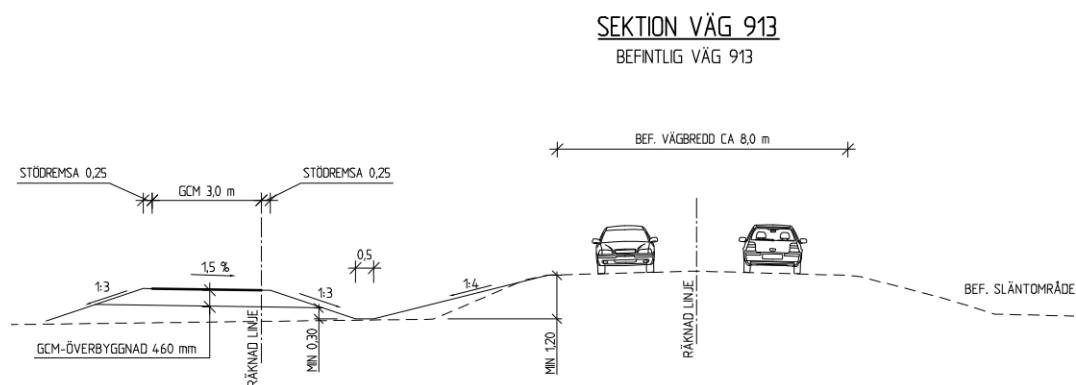
3. Gestaltning av planförslag



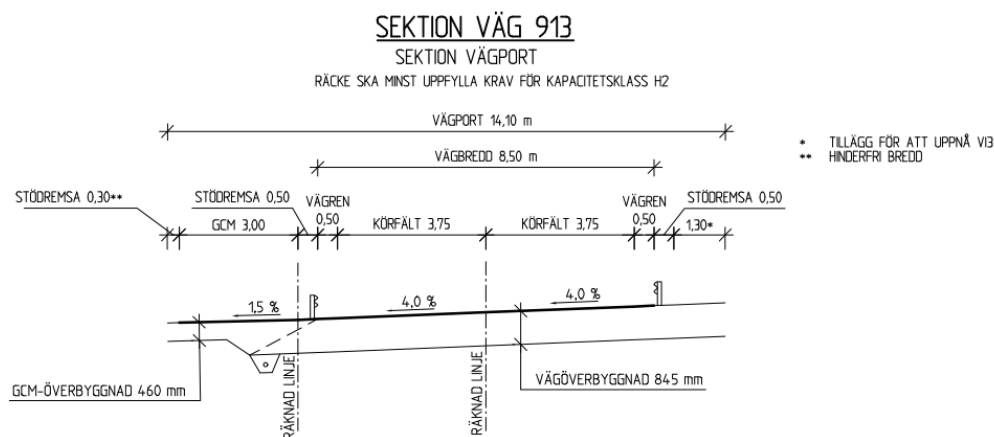
Figur 7. Det sydliga alternativet (grön linje) är valt som planförslag.

3.1. Vägen i landskapet

Väg 913 byggs ut för att klara den vägstandarden för referenshastighet 80 km/h. Väggräcken kommer att uppföras. Längs sträckan anläggs en GCM-väg, se sektion nedan. Mellan vägbana och GCM-bana anläggs ett avvattningsdike längs med hela sträckan. Där GCM-väg ligger som del av vägbana, i anslutning till vägport, avgränsas de båda vägbanorna med ett väggräcke, se sektion nedan.



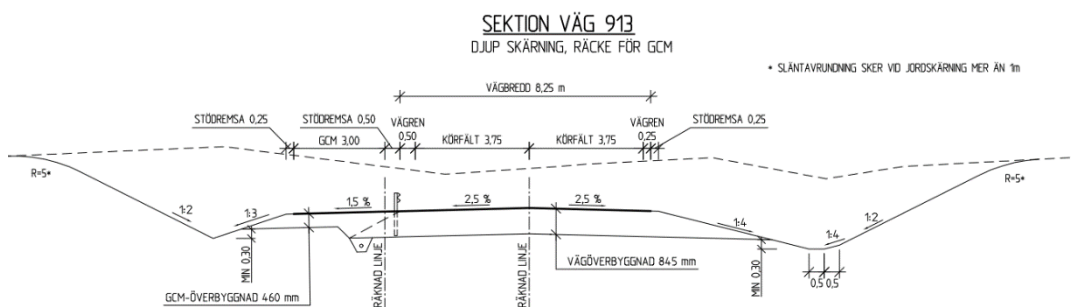
Figur 8. Förslag typsektion för GCM-väg längs befintlig vägsträckning.



Figur 9. Förslag typsektion i vägport, räcken på båda sidor om vägbanan.

Aktuellt vägavsnitt går från öster och börjar vid vägkorset efter väg 914. Vägen skär ned i landskapet för att vara drygt 5 meter under omgivande landskap för att kunna passera under järnvägen. Strax innan Flädiebäcken är vägen uppe i nivå och återgår till den befintliga vägsträckningen. Här ansluter två enskilda vägar och GCM-vägen separerar sig och ligger en bit från vägen. Vägslänter får en lutning på 1:4 och föreslås ansluta till det omgivande landskapet i avvattningsdiken med flacka slänter. Slänterna förses med långgräs med olika gräsarter och inslag av ängsblommor med arter såsom rölleka, åkervädd, tjärblomster, ängssyra och kungsljus.

I samband med att vägen går ned i skärning och slänternas utbredning ökar föreslås inslag av större bestånd av slån. Slänthlutningen minskar till 1:2, vilket skapar ett starkt avgränsat vägrum i skärning. Lutningen på vägen är 2,5-3%.

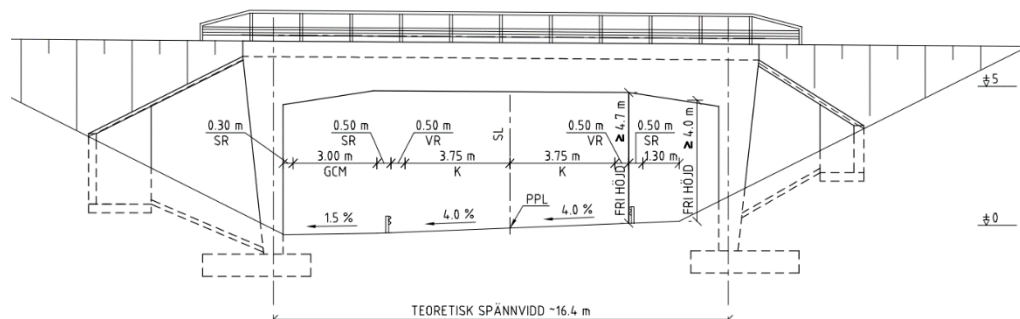


Figur 10. Förslag typsektion väg i djup skärning.

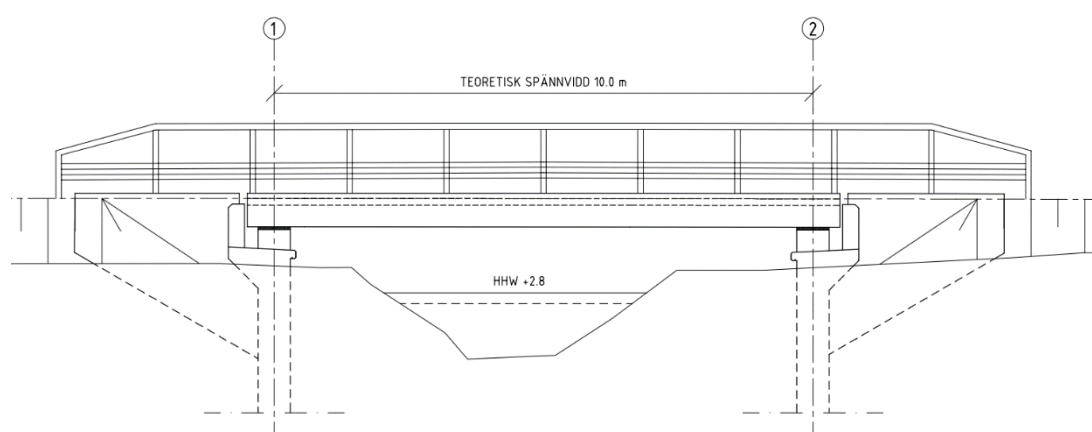
3.2. Vägport

Vägporten kommer att få en öppning på cirka 13 meter varav 3 m utgör GCM-väg, 7,5 m körbana och 1,3 m gångyta på södra sidan. GCM-väg och gångyta avgränsas mot väg med vägräcke. Fri höjd i vägporten är 4,7 m, se sektion nedan. Vingmurarna sluttar och vinklas ut mot slänterna, vilket skapar upplevelsen av en öppnare port. Anslutande slänter får maximalt luta 1:2. Slänthlutningen försvårar drift och förstärker upplevelsen av att vägen

ligger i en djup skärning för trafikanten som färdas längs vägen. Flackare slänter hade dock tagit mer yta i anspråk, se sektion ovan.



Figur 11. Förslag konstruktionsskiss järnvägsbro/vägport vid Lommabanan.



Figur 12. Förslag konstruktionsskiss GCM-bro över Flädiebäcken.

3.3. GCM-bro

GCM-bron utförs som en plattbro med brostödselement och broplatta som lyfts på plats för att minska påverkan på omgivande miljö i byggskedet. Broplatta kan antingen bestå av limträ eller betong. Räcket på bron rekommenderas vara minst 1,2 meter högt. Bredden på bron är 3 meter och körytan är asfalt.

GCM-bron föreslås få en utformning som säkerställer trafiksäkerheten och samtidigt skapar ett mervärde till stråket/platsen. Bron målas i en färg som skapar kontrast till landskapet, men som uppfattas som hemmahörande i kulturlandskapet. En robust bro med rödmålat räcke och trädetaljer föreslås, se exempel nedan.



Figur 13. Moelvans limträbro över Skenaån i Skänninge (foto: Moelven Töreboda).

3.4. Hållplatser

Hållplatsläget ska utformas enligt Skånetrafikens riktlinjer med väderskydd. Hållplatsläget ska upplevas tryggt och bör förses med avbländad belysning och cykelställ. Det föreslås ingen kompletterande vegetation. Vegetationen kan uppfattas försämma uppsikten och om driften inte upprätthålls kan det förstärka känslan av otrygghet. Platsen förses med markbetongplattor. Trappa bör studeras närmare.

3.5. Trafiksäkerhet och framkomlighet

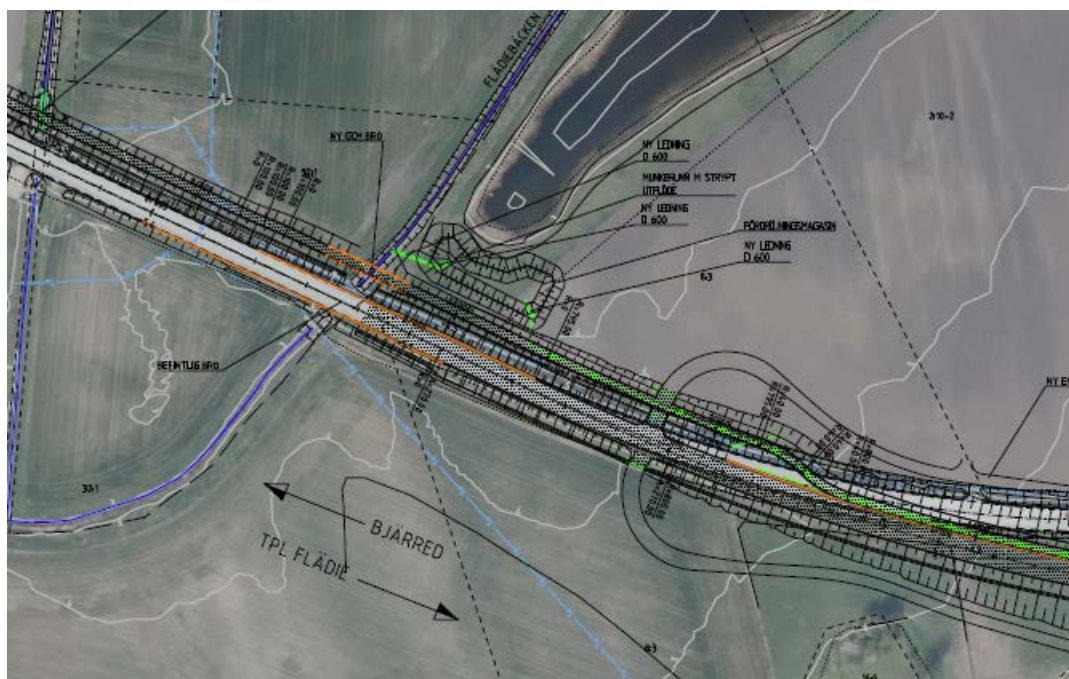
Dimensionering av vägsektion, vägens plan och profil efter referenshastighet och separerad GCM-väg, skapar förutsättningar för ökad trafiksäkerhet. GCM-vägen underbygger god framkomlighet längs sträckan. Lättskötta och omhändertagna miljöer längs sträckan underbygger också en god trafiksäkerhet och en positiv upplevelse för trafikanten som färdas längs vägrummet.

3.6. Tillvaratagande av befintliga värden

Landskapet besitter läsbara kulturvärden och landskapsbilden är karaktäristisk med vidsträckta utblickar i det flacka odlingslandskapet. Det är viktigt att upprätthålla utblickar i landskapet liksom uppfattningen av kulturmiljöer som är läsbara i landskapet.

3.7. Avvattning

Dikena föreslås få flacka slänter, rundade dikesbottnar och rundade krön, vilket skapar en mjuk övergång från vägrum till landskap. Dikena föreslås utformas som slänter med långgräs och ängsblommor. En damm ska fördröja vatten från pumpstation intill befintliga Flädiebäcken innan vattnet går ut i bäcken. Det kommer att finnas vatten i bäcken året runt. Utformning och placering av damm samt växtval i anslutningen till dammen ska främja den biologiska mångfalden och det rekreativa värdet. Placeringen av dammen ska minimera ianspråktagandet av odlingsmark. Utformning ska studeras vidare.



Figur 18. Ungefärligt läge av damm intill befintlig damm.

3.8. Utrustning

Längs med delar av sträckan ska sidoräcke uppföras. Vägen ska inte belysas. Dock finns det starka skäl till att ha belysning vid hållplatsläge och GCM-väg för att minska upplevelsen av otrygghet under dygnets mörka timmar. I vägporten föreslås dagsbelysning och kvällsbelysning för att öka trafiksäkerheten och möjliggöra upplevelsen av trygghet. Utformning av trappa mellan hållplats på väg 913 och Flädie Banväg bör studeras mer ingående.

3.9. Vegetation

Val av vegetation ska understödja den nya anläggningen inpassning i landskapet genom att växtarter som redan finns i det omgivande landskapet väljs. Genom att använda sig av flera olika blommande växtarter som t.ex. de som beskrivs i kapitel 3:1 skapar man mervärden för trafikanten och den som betraktar vägrummet samtidigt som man ökar den biologiska mångfalden och säkrar för en effektiv drift.

3.10. Drift och underhåll

Gestaltningen underbygger en effektiv drift. Ytorna föreslås slås 1 ggr om året i slutet på juli. Hö ska ligga kvar ett par dagar och fröa av sig och sedan bärgas.

4. Effekter

Gestaltningsavsikter	Positivt	Negativt
1. Nedsänkning av vägen	- Minska den visuella barriäreffekten i landskapet - Behålla de befintliga visuella utblickarna	- Fysisk barriäreffekt i landskapet - Mer kostnadskrävande
2. Plantering av väglänther	- Öka den biologiska mångfalden - Variera trafikantupplevelsen	- Mer kostnadskrävande - Skötselkrävande
3. Harmonisk linjeföring	- Öka trafiksäkerheten - Öka förutsägbarheten - Tydliggöra geometrin	-
4. Behålla karaktären vid ån och damm	- Behålla naturvärden - Förbättra upplevelsen för trafikanten	- Framtida skötselfrågor
5. Minimal ändring på befintlig vägsträcka	- Mindre intrång på befintlig åkermark - Liten påverkan på befintlig trafik under byggtid	- Intrång i åkermark
6. Platsanpassade material	- Förstärka kopplingen till omgivningen	-
7. Vägport som upplevs trygg och säker	- Rätt belysning, öppen och bred port	- Dominerande inslag i landskapet - Upplevelse av otrygghet
8. GCM-bro ska utgöra ett positivt inslag i landskapsbilden	- Tillför landskapet ett positivt inslag, skapar identitet till stråket	-
9. Hållplatslägena ska upplevas trygga, vara trafiksäkra	- Vädskydd, belysning och plats för cyklar	- Väderutsatta och upplevelse av otrygghet

5. Bedömning

Bedömningen är att föreslagna åtgärder kommer att påverka det befintliga landskapet, men i mindre omfattning. Genom att följa så mycket som möjligt den befintliga vägsträckningen tas mindre åkermark i anspråk. Vägen i skärning bidrar mindre till barriäreffekten och med en GCM-väg längs sträckan ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för samtliga trafikanter. Dock utgör en vägport och väg i skärning med breda slänter ett dominerande inslag i landskapsbilden. Vägporten föreslås få full höjd och en bred öppning och tillsammans med uppvinklade vingmurar skapas förutsättningar för upplevelse av en trygg och trafiksäker miljö i vägporten i kombination med belysning. Förslag till vegetation främjar biologisk mångfald. En GCM-bro med ett karaktärsfullt uttryck kan på ett positivt sätt bidra till ett nytt inslag i landskapet som kan agera identitetsskapande för GCM-stråket.

6. Rekommendation och fortsatt arbete

En vegetationsplan bör tas fram som stöd i den kommande upphandlingen. Utformning av GCM-bro och ljussättning i vägporten bör studeras närmare. Utformning av damm bör studeras vidare. Ljussättning av hållplatslägen bör övervägas liksom plats för cyklar. Utformning av trappa mellan hållplats vid väg 913 och Flädie Banväg, öster om vägporten, bör studeras närmare.

7. Referenser

- TRV, 2011:103, Infrastruktur i landskapet, Råd för landskapsanalys
- TRV, Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt
- TRV 2015/2475, Översiktlig landskapsanalys, Väg 913 förbi Flädie.

8. Foto

Susanne Hultin, Tyréns Malmö

Martin Jiwestam, Tyréns Malmö

Tore Sundström, www.toresundstrom.se

Leif Johansson, ScaniaCultura.se

Moelven röd limträbro



TRAFIKVERKET

Trafikverket Region Syd, Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7, Malmö
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se