

Gestaltningsprogram

Väg 100 Falsterbo-Vellinge

kollektivtrafikåtgärder Falsterbo-trafikplats Kungstorp

Delen Stora Hammar-Kungstorp

2021-05-21



Trafikverket

Postadress: Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltningsprogram, Väg 100 Falsterbo-Vellinge kollektivtrafikåtgärder Falsterbo-
trafikplats Kungstorp Delen Stora Hammar-Kungstorp

Författare: Mats Johansson

Dokumentdatum: 2021-05-21

Version: 2.0

Kontaktperson: Fredrik Holmlund, Trafikverket

Innehåll

1. INLEDNING	4
1.1 Bakgrund	4
1.2. Avgränsning	5
1.3. Metod och syfte	5
2. FÖRUTSÄTTNINGAR.....	5
2.2. Övergripande landskapsanalys och gestaltungsprinciper	5
3. GESTALTNINGSIDÉ	7
4. FÖRSLAG.....	7
5. RIKTLINJER OCH PRINCIPER FÖR UTFORMNINGEN	7
5.2. Vägars uppbyggnad och dess sidoområden.....	7
5.3. Vägrummets storlek och utformning	7
5.4. Vägslänter, dike och bank	8
5.5. Utrustning.....	8
6. UTFORMNINGSFÖRSLAG FÖR SPECIFIKA PLATSER.....	9
6.2. Grunt dike söder om väg 100.....	9
6.3. Ny bullerskyddsskärm i anslutning Brädgårdsvägen15 vid infarten till Höllviken	10
6.4. Ny trädrad och bullerskydd i anslutning till bostaden på Brädgårdsvägen 2.....	11
6.5. Ny busshållplats vid Toppengallerian.....	12
7. DRIFT OCH UNDERHÅLL.....	13
7.2. Bullerskyddsskärmar	13
7.3. Planterings- och gräsytor vid hållplats	13
7.4. Stamträd.....	13
7.5. Vägslänter dike och bank	13
7.6. Planskildhet	14
7.7. Gång- och cykelvägar	14
8. REKOMMENDATIONER INFÖR FORTSATT ARBETE.....	14
9. KÄLLOR.....	14

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.

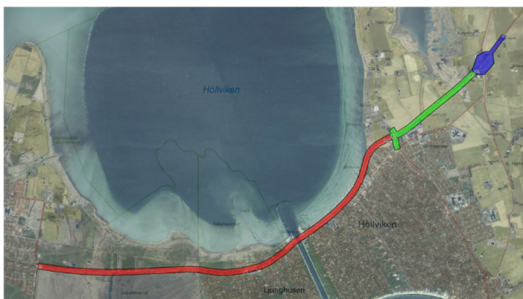
Gestaltningsprogrammet ska även redovisa hur den framtida anläggningen kan komma att se ut. Det som redovisas är en ambitionsnivå för den föreslagna utformningen och en möjlig lösning av utformningen, men i detalj kan utformningen komma att ändras när arbetet fram till en färdig anläggning fortskrider.

1.1 Bakgrund

Väg 100 är idag den enda länken mellan orterna Skanör-Falsterbo, Ljunghusen, Höllviken, Kämpinge och Malmö. I Regional Plan är stråket utpekat som ett stråk med brister kopplat till trafiksäkerhet och tillgänglighet. Den befintliga anläggningens funktion bidrar till bristande framkomlighet under tider med hög trafik. Hela projektet 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 superbusstråk mellan Malmö och Falsterbo.

Projektet omfattar väg 100 mellan Falsterbo och trafikplats Kungstorp och är uppdelat i tre delprojekt (se Figur). För delprojekt 1 Trafikplats Kungstorp och delprojekt 2 sträckan mellan cirkulationsplats Stora Hammar och Kungstorp tas en vägplan tas fram. Det är delprojekt 2 som detta gestaltningsprogram behandlar. För det tredje delprojektet mellan Falsterbo och Stora Hammar görs ett ställningstagande för typfall 1 och ingen vägplan.

Den aktuella vägplanen omfattar det markerade området för delprojekt 2 enligt figur 1. Utbredningsområdet omfattar ett område längs väg 100 mellan cirkulationsplats Stora Hammar och trafikplats Kungstorp. Utbredningsområdet syftar på det område där åtgärder kan komma att bli aktuella. Ändamålet för projektet är att öka marknadsandelen för kollektivtrafik samt att värna tillgängligheten och framkomligheten på väg 100. Åtgärderna ska ge förutsättningar för god tillgänglighet till hållplatslägen på väg 100.



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

1.2. Avgränsning

Projektet kommer att innebära åtgärder i anslutning till befintlig väg, så som breddning av väg 100 och att en ny busshållplats och en planskild gång- och cykelpassage under väg 100 anläggs norr om trafikplats Stora Hammar. Även områden närmast vägen kan komma att påverkas, som till exempel avgränsningar mellan vägen och intilliggande bebyggelse och eventuella bullerskydd. Detta innebär att inga natur-, eller ekologiska samband kommer att påverkas utöver den påverkan som dagens väg innebär. Det samma gäller samband i kulturmiljön. Vad gäller den nya busshållplatsen vid infarten till Höllviken kommer delar av den att fastställas i vägplanen, men anslutning till Kungstorpsvägen för gående och cyklister och ytor för cykelparkering kommer att behandlas i kommunens detaljplanering. För avgränsningen mellan vägplanen och kommunens planering se även figur 11

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 gestaltningssprogram är att arkitektoniska och gestaltningsmässiga 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 efter intentionerna i detta gestaltningssprogram.

2. Förutsättningar

2.2. Övergripande landskapsanalys och gestaltningsprinciper

Nedanstående text är huvudsakligen hämtad från PM Landskapsanalys Väg 100 Falsterbo-Vellinge kollektivtrafikåtgärder Falsterbo-trafikplats Kungstorp, delen Stora Hammar-Kungstorp daterad 2019-11-07, men är justerat för att passa det skede av projektet som vi befinner oss i nu, *Samrådshandling utformning av vägplan*.

Området kring den tänkta åtgärden är storskaligt, nästan helt plant, markanvändningen är mestadels jordbruksmark, men i den östra delen av området finns ett våtmarksområde som till största delen ligger norr om väg 100. Våtmarksområdet är täckt med vass och här finns även enstaka fristående träd och buskar. Gårdar ligger glest spridda i landskapet. Vägarna är mestadels raka och ett par trädridåer avgränsar utsikten ner mot havet i höjd med att

Höllviken börjar. I övrigt är träd och buskar koncentrerade kring den utspridda gårdsbebyggelsen. Det finns goda utblickar över det öppna landskapet. I söder har bebyggelsen i Höllviken vuxit ut i det som tidigare var jordbrukslandskap. Bebyggelsen och vegetationen i norra delen av Höllviken bildar en tydlig gräns (stadsrand) ut mot det öppna landskapet. Kyrktornet på Stora Hammars kyrka är ett tydligt landmärke för den som kör söderut.



Figur 2. Plan som redovisar landskapets förutsättningar.

Mellan handels- och verksamhetsområdet söder om väg 100 vid infarten till Höllviken finns dungar av träd och buskar. En äldre byggnad avgränsad mot vägen med en klippt häck ligger vid infarten till Höllviken. Byggnaden, Fotevik station, har tillhört järnvägsanläggningen Falsterbobanan som anlades i början på 1900-talet. Den äldre järnvägsanknutna byggnaden ger en koppling till tidigare användning av landskapet. På norra sidan av vägen, när man närmar sig cirkulationsplatsen i söder, finns en klippt häck mellan väg och åkermark. På södra sidan i anslutning till cirkulationen finns en trädridå.

Utöver vägsystemet och allmän platsmark inne i Höllviken är landskapet i princip inte tillgängligt för de som vill röra sig i området. Antingen är markanvändningen uppodlad jordbruksmark, eller privat tomtmark. För landskapets förutsättningar, se även figur 2.

3. Gestaltningssidé

Gestaltningssidén är att den nya anläggningen skall ge ett så litet visuellt intryck som möjligt ute i det öppna jordbrukslandskapet, medan på delen närmast Höllviken eftersträvas en ökad stadsmässighet. I det öppna landskapet görs detta till exempel genom att inte tillföra vertikala element som träd, buskar och bullerskydd om det inte är nödvändigt. När man kommer in i Höllviken och har passerat stadsranden från öster betonas det byggda och ordnade med byggda element och träd i rader. Tillgänglighet, trygghet och koppling till det övriga samhället eftersträvas.

4. Förslag

Med utgångspunkt i analysen och gestaltningssidén formuleras förslaget så att det följer projektets mål och ger vägen visuella kvaliteter utifrån givna förutsättningar.

I de två efterföljande kapitlen redovisas allmänna principer för utformningen av och kring vägen och utformningen av specifika platser. Dessa beskrivs i de efterföljande två kapitlen.

5. 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, dagvatten och bäckar, ytskikt, räcken och övrig utrustning.

5.2. Vägars uppbyggnad och dess sidoområden

En viktig del för hur den nya vägen kommer att upplevas är hur dess närområde utformas. Vilken lutning slänterna får, hur marken ser ut, är ytan av krossad sten, gräs, ängsgräs eller skog är viktiga delar i hur vägen kommer att upplevas. Även hur vägen ansluter till omgivningen är viktiga delar i upplevelsen av vägen, är det mjukt avrundade släntrö- och bankfötter, eller möter den nya vägen omgivningen tvärt. Principen för vägens möte med omgivningen är att vägen anpassar sig till sin omgivning. Därför ska omgivningens markvegetation återskapas på vägens sidoområde, se även figur 3. Dock behöver inte släntrö- och slänfötter inte avrundas i och med att vägen endast har mindre bankar och skärningar och projektet strävar att göra så lite intrång som möjligt i och med att det ofta rör sig i anslutning till befintliga bebyggda miljöer.

5.3. Vägrummets storlek och utformning

På de delar av vägen som inte breddas behålls befintliga relativt flacka slänter och befintliga dikesdjup. På de delar där vägen breddas sätts vägräcke och dikes- och bankslänter ges en lutning på 1:2 och diken blir drygt 1,0 meter djupa. Vad gäller ytskikten på vägarna är asfalt den mest ändamålsenliga beläggningen på allmänna vägar. Se även figur 3.



Figur 3. Normalsektion

5.4. Vägslänter, dike och bank

I det öppna landskapet ska tillvaratagen gräs- och örtvegetation från befintliga vägslänter användas för att täcka slänter där detta inte påverkar vägens avvattnings. Den tillvaratagna markvegetationen kan komma att behöva kompletteras med sådd, eller att hö från befintliga slänter som skördas under juli, mellanlagras för att sedan läggas ut på de nya slänterna för att fröa av sig. Alternativt sås slänterna med en gräsfröblandning för magra jordar med inslag av blommande örter. Slänter ska inte täckas med avbanad matjord från åkermark, utan med alv, om inte befintliga avbände ytskikt från befintliga diken används. Se även figur 3.

5.5. Utrustning

Övergripande princip är att utrustningen på huvudvägen ska smälta väl samman med hur angränsande etapper längs väg 100 ser ut och att utrustning på korsande eller anslutande vägar främst skall anpassas till dessa vägars utformning.

5.5.1. Belysning

Belysningen utmed sträckan skall vara funktionell. Vägbelysning kommer att finnas från cirkulationsplatsen fram till och med busshållplatsen. Denna belysning täcker även hållplatsens behov. En separat belysning anordnas för gång- och cykelytor i anslutning till hållplatsen. Denna belysning sätts på 4 meter höga stolpar för att anpassas till skalan för dem som går och cyklar. Bron under vägen i anslutning till hållplatsen ska ha belysning som är tänd både på dagen och natten för att öka känslan av trygghet.

5.5.2. Räcken

Ur landskapsbildsynpunkt är ett "lätt och luftigt" räcke att föredra, särskilt i det öppna landskapsavsnittet. 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

Som mitträcke föreslås vajerräcke och som sidoräcke rörräcke. Se även figur 4.



Figur 4. Exempelbilder på vajerräcke i mitten av vägen och rörräcke som sidoräcke.

5.5.3. Skyltar

Skyltar anpassas till skalan på den omkringliggande miljön. Portaler undviks som skyltbärare för att de upplevs stadsmässiga på landsbygden. Generellt eftersträvas att inte sätta upp fler skyltar än nödvändigt.

6. Utformningsförslag för specifika platser

För läge på de olika utformningsförslagen se figur 5.



Figur 5. Plan som redovisar utformningsförslag för specifika platser

6.2. Grunt dike söder om väg 100

Vid infarten till Höllviken anläggs ett grunt dike söder om väg 100 för att minska intrånget där det är trångt mot bebyggelse och befintlig vegetation. En annan anledning till utformningen är att successivt öka känslan av tätort vid infarten till Höllviken. Diket

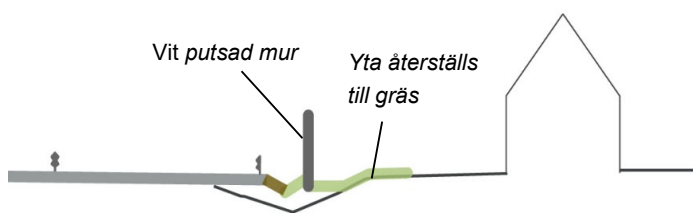
kommer att vara cirka 0,6 meter djupt och vägkroppen avvattas med dräneringsledningar och brunnar sätts i diket för att leda vatten till ledningssystemet.se även figur 6.



Figur 6. Sektion som redovisar det grunda diket vid infarten till Höllviken.

6.3. Ny bullerskyddsskärm i anslutning Brädgårdsvägen15 vid infarten till Höllviken

Ny bullerskyddsskärm sätts mellan väg 100 och fastigheten. Mitt för fastigheten sätts en putsad vit mur för att knyta an till och förstärka upplevelsen av den kulturhistoriska miljön. Befintlig häck behöver tas bort för att den nya muren ska kunna grundläggas. Den påverkade ytan mellan byggnaden och muren föreslås gräsbesås. På övriga delar sätts en träskärm. Båda skärmarna ska ha en röd plåtavteckning. Se även Figur 5, 7 och 8.



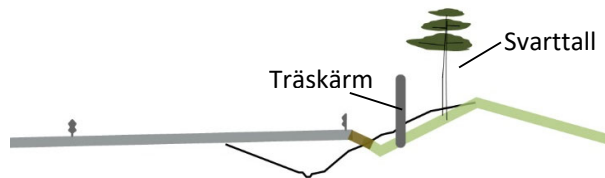
Figur 7. Sektion mitt för byggnad som visar putsad mur.



Figur 8. Foto som visar exempel på träskärm med träavtäckning, istället för röd plåt. Träskärm sätts på de delar där inte putsad mur föreslås.

6.4. Ny trädrad och bullerskydd i anslutning till bostaden på Brädgårdsvägen 2

En rad träd sätts i ytterläntan mellan väg 100 och omgivande mark. Träden sätts med ett inbördes avstånd på 12 meter. Träden föreslås vara svarttallar (Pinus nigra). Mitt för fastigheten föreslås en träskärm som bullerskydd och söder om den en genomskinlig glasskärm. Glaspartier ska uppfylla krav på skydd för fåglar enligt temablad Natur-Fåglar och genomskinliga skärmar, beställningsnummer 100838. Se även figur 5, 9 och 10.



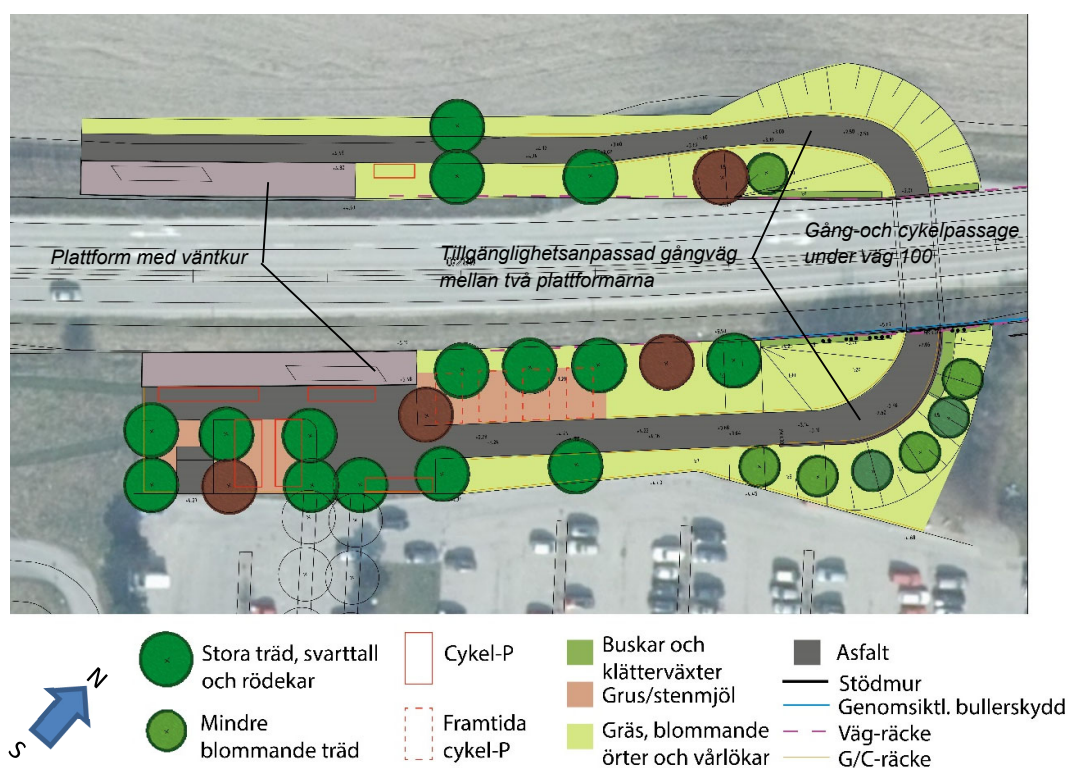
Figur 9. Sektion som visar trädrad och bullerskyddsskärm i anslutning till fastigheten vid Brädgårdsvägen 2.



Figur 10. Foto som visar exempel på glasskärm.

6.5. Ny busshållplats vid Toppengallerian

En ny busshållplats byggs utmed väg 100 strax norr om cirkulationsplatsen mellan Östra Halörsvägen/Stenbocks väg och väg 100. På södra sidan av väg 100, i anslutning till Toppengallerians parkering, anläggs en entréplats. Cykelparkeringar föreslås i huvudsak på södra sidan av väg 100. Cykelparkeringar kan förses med tak, men det är upp till kommunen att bestämma. Öster om hållplatsen föreslås en bro, så att gående och cyklister kan passera under väg 100, i anslutning till den nya busshållplatsen. Bron föreslås bli 5 meter bred och minst 2,5 meter fri höjd. Ytorna inne i bron, även tak och golv, ska vara ljusa och släta. Särskilt fokus läggs på belysningen så att passagen under alla delar av dygnet blir så trygg som möjligt. Bullerskyddsskärmar på och i anslutning till bron ska vara genomsiktliga. Ytorna kring hållplatsen ska mestadels vara asfalt, men även hårt packat grus som är tillgängligt även för dem som har svårt att gå. I övrigt ska det vara ängsytor med blommande örter och vårlök som slås någon gång efter midsommar och som därefter hålls kortklippta. Ytor närmast gångvägar hålls kortklippta under hela säsongen. Stora träd som till exempel är rödek och svarttall planteras vid hållplatsen för att ge området karaktär och för att kännas som en del av Höllviken. Kring gång- och cykelpassage under väg 100 byggs murar utmed huvudvägen för att passagen inte ska upplevas trång och för att ytorna ska vara lätta att sköta. Mindre blommande träd, låga buskar och klätterväxter planteras närmast bron, under väg 100, för att bidra till en trevlig upplevelse och minska intrycket av stödmurarna i anslutning till bron. Se även figur 5, 11 och 12.



Figur 11. Utformningsförslag ny busshållplats.



Figur 12. Belysning, flacka slänter och växtlighet vid den nya gångpassagen för att skapa en trygg och välkomnande gång- och cykelpassage.

7. Drift och underhåll

Den framtida väganläggningens skötsel är betydelsefull för att önskad gestaltning och funktion ska uppnås. Målsättningen vid valet av utformning är att anläggningen ska vara enkel att underhålla på ett effektivt sätt och att skötselinsatserna är rimliga i omfattning.

7.2. Bullerskyddsskärmar

Skärmarna behöver översyn, till exempel att de sluter tätt mot mark och är hela/täta.

7.3. Planterings- och gräsytor vid hållplats

Vegetationen har en inledande, mer skötselkrävande etableringsfas med till exempel bevattning, ogräsrensning och gräsklippning. Därefter krävs löpande skötselinsatser men i mindre omfattning. Gräset ska klippas så att det har en högsta höjd på 10 cm från juli och framåt.

7.4. Stamträd

Etableringsfasen kräver bevattning, ogräsrensning 1 meter kring stammen och viss uppbyggnadsbeskränning.

7.5. Väglänter dike och bank

Gräs- och ängsytor ska slås minst en gång per år under juli. Dock ska särskilt skötselprogram tas fram för eventuell förekomst av Knölvial.

7.6. Planskildhet

Eventuellt klotter och skräp bör tas bort omgående vid planskildheter där gående och cyklister vistas, för att miljöerna ska upplevas trygga att vistas i. Funktionskontroll av belysning görs regelbundet.

7.7. Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägar snöröjes vid behov.

8. Rekommendationer inför fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet rekommenderas vidare detaljstudering för utformning av:

- Hur träd ska etableras i lutande ytor bör studeras vidare i nästa skede, så att träden får en tillräcklig växtbädd och arbetsmiljön blir acceptabel för dem som ska sköta träden.
- En skötselplan bör upprättas i överlämning mellan Trafikverkets avdelningar Investering och Drift och underhåll för att garantera god utveckling av vegetationen i framtiden.
- Att gång- och cykelytor av grus blir så fasta att de blir bra ur tillgänglighetssynpunkt.

9. Källor

Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt, TRV 2014/78881, 2014-10-17, Trafikverket

Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar En handledning, Schibbye et. al., publikationsnummer 2016.33, version 2016.1, Trafikverket

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING - Väg 100 Falsterbo-Vellinge delprojekt 2. Kollektivtrafikåtgärder på väg 100 - Stora Hammar - Kungstorp. Vägplan, 2020-08-19.

