

Gestaltungsprogram

Väg 100 Falsterbo-Vellinge
kollektivtrafikåtgärder Falsterbo-trafikplats Kungstorp
Delen trafikplats 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 trafikplats 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	6
1.4. Övergripande landskapsanalys och gestaltungsprinciper	6
2. GESTALTNINGSIDÉ	7
3. FÖRSLAG.....	7
4. RIKTLINJER OCH PRINCIPER FÖR UTFORMNINGEN	7
4.2. Vägars uppbyggnad och dess sidoområden.....	8
4.3. Vägrummets storlek och utformning.....	8
4.4. Bro	8
4.5. Vegetation	9
4.6. Utrustning.....	9
5. UTFORMNINGSFÖRSLAG FÖR SPECIFIKA PLATSER.....	10
5.2. Ny bullerskyddsskärm och nordost och sydväst om trafikplats Kungstorp	10
5.3. Ny trädplantering nordost om trafikplats Kungstorp	11
5.4. Ny trädrad sydväst om trafikplats Kungstorp	11
6. DRIFT OCH UNDERHÅLL.....	12
6.2. Bullerskyddsskärmar	12
6.3. Träd.....	12
6.4. Gräs och ängsytor	12
6.5. Planskildhet	12
6.6. Gång och cykelvägar.....	12
7. REKOMMENDATIONER INFÖR FORTSATT ARBETE.....	13
8. KÄLLOR.....	13

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.

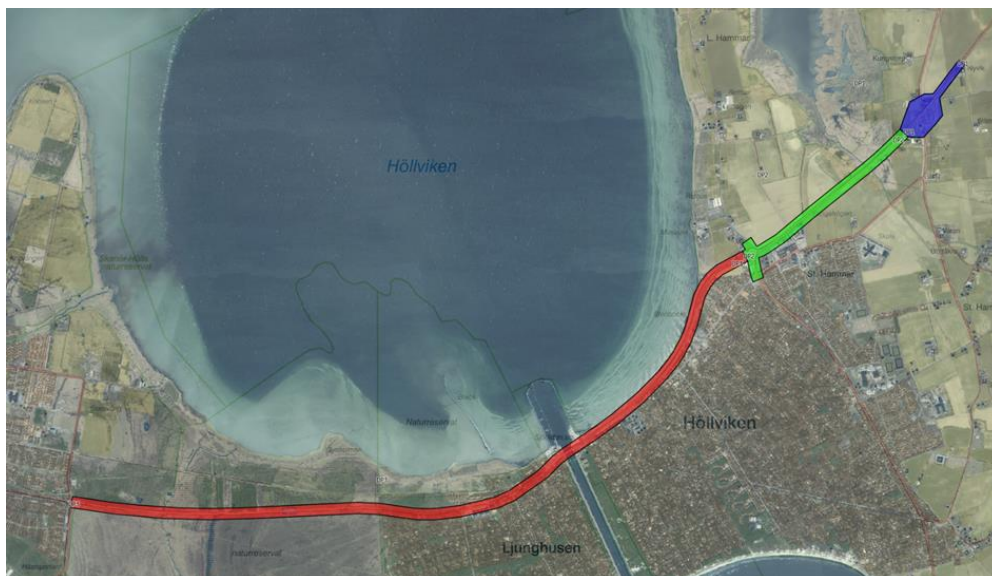
Gestaltningsprogrammet ska även redovisa hur den framtida anläggningen kan komma att se ut. Det som redovisas är en ambitionsnivå för den föreslagna utformningen och en möjlig lösning av utformningen, men i detalj kan utformningen komma att ändras när arbetet fram till en färdig anläggning fortskrider.

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 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 utgör det första delprojektet och är den del som detta gestaltningsprogram behandlar. Sträckan mellan cirkulationsplats Stora Hammar och Kungstorp utgör det andra delprojekt, en vägplan tas även fram för detta delprojekt. För det tredje delprojektet, mellan Falsterbo och Stora Hammar görs ett ställningstagande för typfall 1. Vid typfall 1 görs ingen ny vägplan.

Den aktuella vägplanen (delprojekt 1) omfattar sträckan förbi Trafikplats Kungstorp. I trafikplatsen yttrar sig problemen i form av köbildning ut på väg 100 då trafik svänger av avfartsramperna mot väg 585. Samtidigt konstateras bristande trafiksäkerhet på gång- och cykelbanan som löper under trafikplatsen. Aktuellt delprojekt syftar till att studera ett flertal åtgärder i trafikplats Kungstorp. Ändamålet med projektet är att öka marknadsandelen för kollektivtrafik samt att väna tillgängligheten och framkomligheten 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 breddning av väg och bro. Även områden närmast vägen kan komma att påverkas, som till exempel träd och buskar mellan vägen och intilliggande bebyggelse och eventuella nya och befintliga bullerskydd.

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.

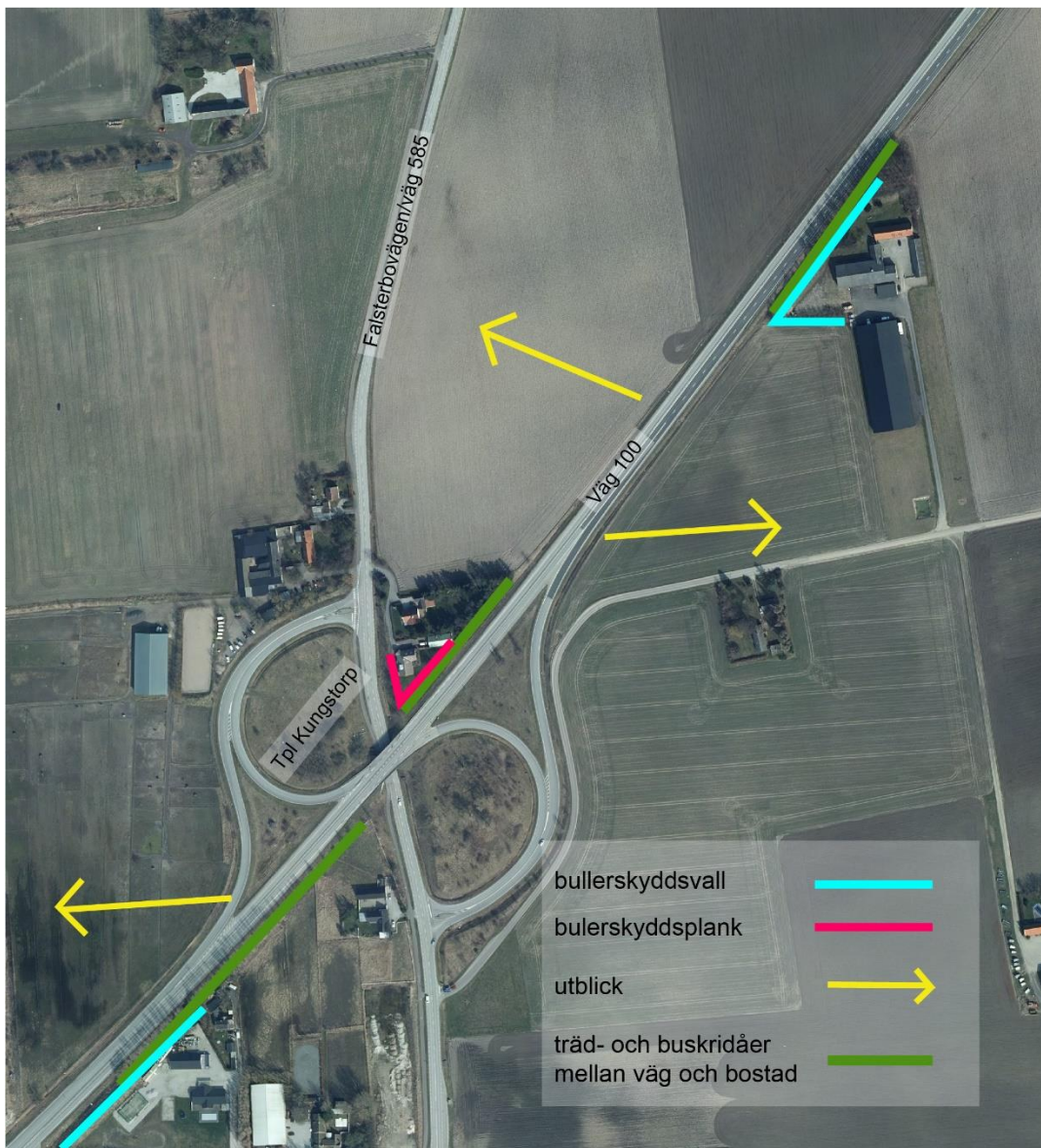
I det fortsatta arbetet med förfrågningsunderlag inför entreprenadupphandling kommer Trafikverket tillsammans med berörda intressenter att bearbeta de föreslagna lösningarna efter intentionerna i detta gestaltningssprogram.

2 Förutsättningar

1.4. Övergripande landskapsanalys och gestaltungsprinciper

Nedanstående text är huvudsakligen hämtad från PM Landskapsanalys Väg 100 Falsterbo-Vellinge kollektivtrafikåtgärder Falsterbo-trafikplats Kungstorp, delen trafikplats 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 jordbruksmark. Gårdar är utskiftade och ligger glest spridda i landskapet. Vägarna är mestadels raka och den högre vegetationen i form av träd och buskar som finns i området är koncentrerad kring bebyggelsen. I anslutning till vissa av de bostadsfastigheter som ligger utmed väg 100 finns bullerskyddsåtgärder i form av vallar och plank.



Figur 2. Plan som redovisar landskapets förutsättningar

I anslutning till dessa finns ridåer med träd och buskar. På restytor i trafikplatsen håller träd och buskar på att etablera sig. På sikt kommer trafikplatsen att upplevas som en större skogsdunge om utvecklingen fortgår. Både norr och söder om trafikplatsen finns goda utblickar över det öppna landskapet, där inte vegetation i anslutning till bebyggelse eller bullerskyddsåtgärder skymmer utblickarna. Se även figur 2.

Nedan sammanställs punkter som är viktiga att ta hänsyn till vad gäller landskapsanpassningen i det fortsatta arbetet:

- Att bevara och förstärka de träd och buskridåer som finns mellan bostäder och väg 100 idag.
- Att inte tillföra nya objekt som påverkar utblickar ut i det öppna landskapet. Exempel på nya objekt som skulle kunna markera vägen sett utifrån är: vallar, skärmar och busk-, eller trädridåer.
- Att inte tillföra nya objekt som markerar vägen sett utifrån landskapet, in mot vägen. Exempel på nya objekt som skulle kunna markera vägen sett utifrån är: vallar, skärmar och busk-, eller trädridåer.

2. Gestaltningsidé

Gestaltningsidén är att anpassa den nya vägen till sin omgivning och huvudprincipen är att den nya anläggningen skall ge ett så litet visuellt intryck som möjligt. Detta görs till exempel genom att inte tillföra vertikala element som träd, buskar och bullerskydd i det öppna landskapet om det inte är nödvändigt. Att undvika intrång i befintliga träd- och busktytor i anslutning till byggnader om det är möjligt, eller ersätta dem om de behöver tas bort vid förändringen av vägen.

3. Förslag

Med utgångspunkt i analysen och gestaltningsidén 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

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, ytskikt, räcken och övrig utrustning samt broar.

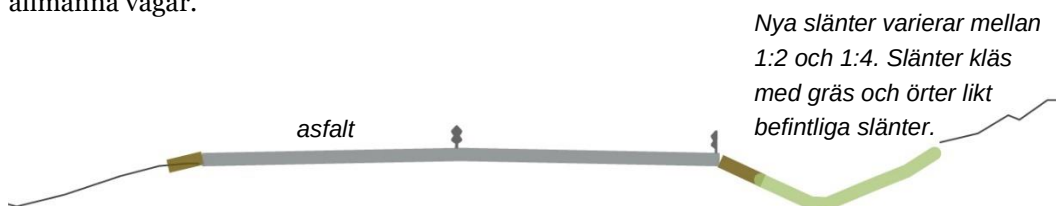
4.2. Vägars uppbyggnad och dess sidoområden

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 eller ängsgräs 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 släntrfötter avrundas i och med att vägen endast har lägre bankar och skärningar och projektet strävar att göra så lite intrång som möjligt i och med att vägen ofta ligger i anslutning till befintliga bebyggda miljöer.

4.3. Vägrummets storlek och utformning

På de delar av vägen som inte breddas behålls befintliga relativt flacka slänter och befintliga dikesdjup. På största delen där vägen breddas sätts vägräcke för att minska vägens intrång. Där det är trångt sätts räcke och 1:2 alternativt 1:3 slänter används, medan där det finns mer plats byggs vägen med 1:4 slänter och utan räcke. Se även figur 3.

Vad gäller ytiskikten på vägarna är asfalt den mest ändamålsenliga beläggningen på allmänna vägar.



Figur 3. Normalsektion

4.4. Bro

Bron under väg 100 i trafikplats Kungstorp kommer att breddas. Breddningen ska se ut som befintlig bro, så att de två delarna upplevs som en bro. Se figur 4. Om det är trångt att bredda bron kan vingmurarna göras mer parallella med väg 100 jämfört med dagens vingmurar, men båda vingmurarna ska ha samma vinkel mot vägen.



Figur 4. Foto på befintlig bro sett från norr

4.5. Vegetation

I det öppna landskapet ska tillvaratagen gräs- och örtvegetation från befintliga vägslänter användas för att täcka slänter där detta inte påverkar vägens avvattning. 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 åkermak, utan med alv, om inte befintliga avbanade ytskikt från befintliga diken används. Se även figur 3.

4.6. 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.

4.6.1. Belysning

Belysningen utmed sträckan skall vara funktionell. Ingen effektbelysning används, utan stolpbelysning och belysning inne i bron, i trafikplats Kungstorp ska ha liknande utseende som befintlig belysning.

4.6.2. Räcken

Ur landskapsbildsynpunkt är ett "lätt och luftigt" räcke att föredra, särskilt i detta öppna landskapsavsnitt. 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 5.



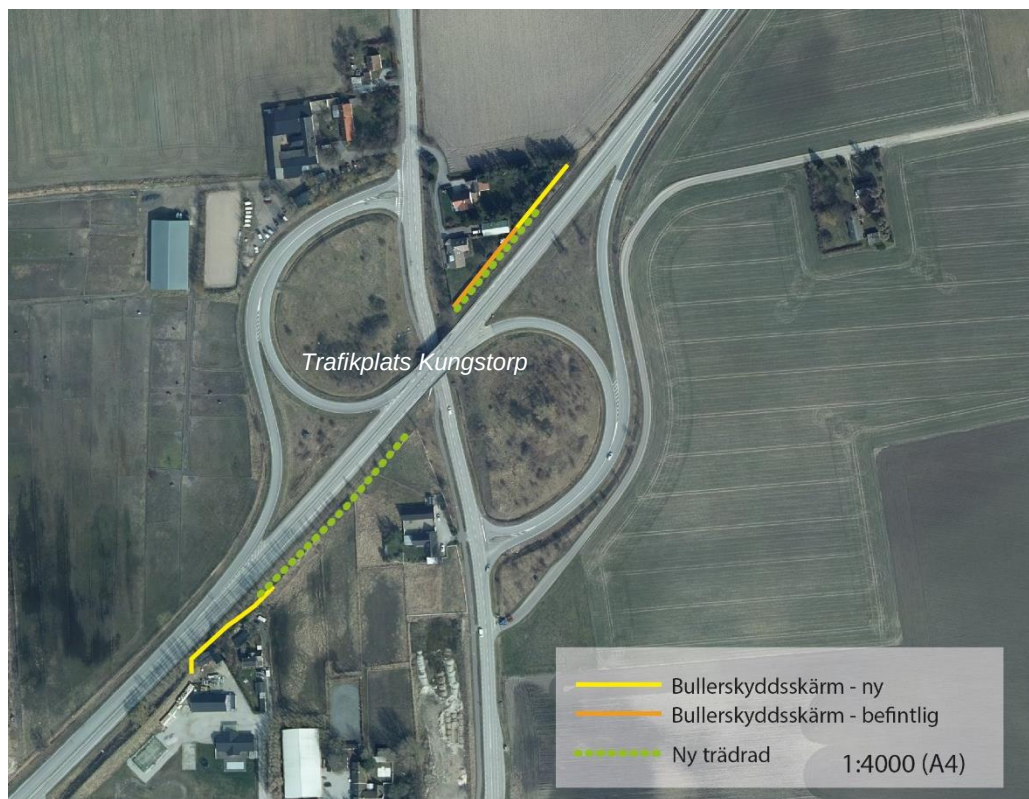
Figur 5. Exempelbilder på vajerräcke i mitten av vägen och rörräcke som sidoräcke.

4.6.3. 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.

5. Utformningsförslag för specifika platser

För läge på de olika utformningsförslagen se figur 6.



Figur 6. Plan som redovisar utformningsförslag för specifika platser

5.2. Ny bullerskyddsskärm och nordost och sydväst om trafikplats Kungstorp

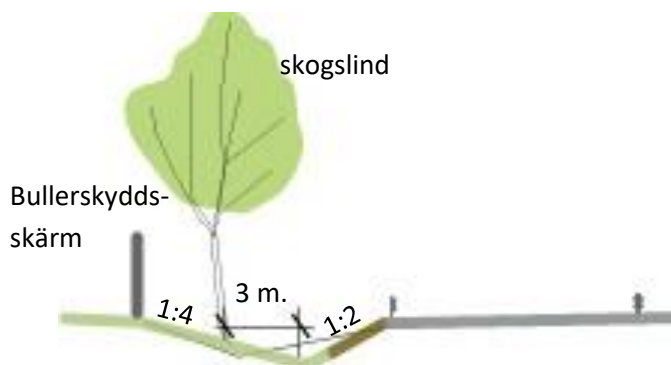
Ny bullerskyddsskärm sätts i som en förlängning av den befintliga skärmen och ska ha samma utseende som denna. Skärmen ska vara av trä, vara omålat och ha en svart plåttäckning likt befintlig skärm. Se även figur 7.



Figur 7. Foto som visar ungefär hur befintlig skärm ser ut.

5.3. Ny trädplantering nordost om trafikplats Kungstorp

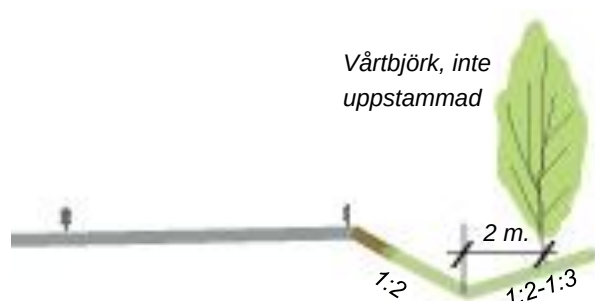
En ny rad skogslindar (*Tilia cordata*) sätts cirka 3 meter från dikesbotten och med ett inbördes avstånd på 10 meter. Träd sätts mellan befintlig skärm och delvis mellan ny skärm och väg, nordväst om trafikplats Kungstorp, enligt figur 6 och 8.



Figur 8. Sektion som visar trädrad och bullerskyddsskärm nordost om trafikplats Kungstorp. Sektionen är sedd från Höllviken mot Vellinge.

5.4. Ny trädrad sydväst om trafikplats Kungstorp

En rad träd sätts i ytterslätten mellan väg 100 och omgivande mark enligt figur 6 och 9. Träden sätts med ett inbördes avstånd på 3 meter. Träden ska ha grenar ända ner till marken och inte vara uppstammade. Det ska vara vårtbjörkar (*Betula verucosa*).



Figur 9. Sektion som visar trädrad sydväst om trafikplats Kungstorp.

6. 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.

6.2. Bullerskyddsskärmar

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

6.3. Träd

Etableringsfasen kräver bevattning, ogräsrensning och viss uppbyggnadsbeskränkning av stamträd. För att minska behovet av ogräsrensning och bevattning bör ytor kring träden täckas med duk i och med att ytorna är svåråtkomliga annat än från huvudvägen. Det är särskilt viktigt att tänka igenom planteringstidpunkt för träd och buskar för att minimera behovet av bevattning.

6.4. Gräs och ängsytor

Gräs- och ängsytor ska slå minst en gång per år under juli.

6.5. Planskildhet

Eventuellt klotter och skräp bör tas bort omgående vid planskildhet där gående och cyklister vistas, för att miljön ska upplevas trygg att vistas i.

6.6. Gång och cykelvägar

Gång- och cykelvägar snöröjes vid behov. Det är även viktigt att gröngjorda ytor närmast den hårdgjorda ytan slås regelbundet för att vägarna ska upplevas inbjudande. Ytor som slås bör vara minst en halv meter breda. Att inte träd och buskar växer in över cykelvägen bör kontrolleras regelbundet.

7. Rekommendationer inför fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet rekommenderas vidare:

- 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.

8. Källor

Handbok för gestaltningsarbete och gestaltningsprogram 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 1. Kollektivtrafikåtgärder på väg 100 vid Trafikplats Kungstorp. Vägplan, utformning av planförslag.

