

GESTALTNINGSPROGRAM

Väg 2050, Knislinge-Hjärsås, ny gång- och cykelväg
Östra Göinge kommun, Skåne län

2024-07-01

Ärendenummer TRV 2023/34145



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: GESTALTNINGSPROGRAM

Författare: Martina Nordberg

Dokumentdatum: 2024-03-27

Ärendenummer: TRV 2023/34145

Uppdragsnummer: 173125

Version: 2.0

Kontaktperson: Martin Petersson, Projektledare Trafikverket

Foto framsida: Trafikverket

Kartor: Sweco

Foton: Sweco om ej annat anges

Illustrationer: Sweco

Innehåll

1. Inledning	4
1.1. Projekt mål	4
1.2. Avgränsningar	4
2. Förutsättningar	5
2.1. Gestaltningssyften	5
2.2. Naturvärden	5
2.2.1. Vägens funktion och standard	5
2.3. Trafik och användargrupper	6
3. Gestaltningssyften och -förslag	6
3.1. Vegetation	6
3.2. Slänter och diken	9
3.3. Trafik och vägutformning	10
3.3.1. Typsektion 1	11
3.3.2. Typsektion 2	11
3.3.3. Typsektion 3	12
3.4. Belysning.....	12
3.5. Sträcka vid beteshagar	12
3.6. Sträcka vid stengärdesgårdar	14
3.7. Sträcka vid kyrkogård	16
4. Drift och underhåll	18
5. Fortsatt arbete	18
6. Referenser.....	18
7. Bilaga Gestaltningssyften	18

1. Inledning

Detta gestaltungsprogram tas fram i vägplaneskedet som ett underlag till pågående och framtida projektering av projektet "Väg 2050, Knislinge-Hjärsås, ny gång- och cykelväg".

Gestaltungsprogrammet beskriver på en översiktlig detaljnivå hur gestaltungsavsikterna som är framtagna i ett tidigt stadiet ska uppnås i projektet. Gestaltungsavsikterna bifogas som bilaga i kapitel 7.

1.1. Projektmål

Projektorganisationen har tagit fram fyra projekt mål som förklarar och genomsyrar projektet:

- värna landskapsbilden så att den upplevs så orörd som möjligt
- öka tryggheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister längs sträckan
- öka antalet som väljer gång och cykel för att arbets- och skolpendla, cykla till fritidsaktiviteter samt att rekreationscykla i området
- öka tillgängligheten till viktiga målpunkter för gående och cyklister

Projektets ändamål är att skapa en trafiksäker koppling för gående och cyklister mellan Knislinge och Hjärsås.

1.2. Avgränsningar

Gestaltungsprogrammet beskriver endast åtgärder som berör anläggandet av själva gång- och cykelvägen och ytor som kommer att förvaltas av Trafikverket. Eventuella andra åtgärder i samband med att den nya gång- och cykelvägen anläggs, såsom förändringar av busshållplatser, ingår inte.

2. Förutsättningar

Åtgärden i detta projekt omfattar en ny gång- och cykelväg som dras parallellt med väg 2050. Väg 2050, även kallad Hjärsåsvägen, sträcker sig mellan Norra Sandby i Hässleholms kommun och Vårestorp i Östra Göinge. Anläggandet av den nya gång- och cykelbanan byggs från korsningen Lejongatan/Hjärsåsvägen i Knislinge till korsningen vid kyrkan i Hjärsås. Gång- och cykelvägen planeras bli cirka 3,5 kilometer lång och generellt 2,5 meter bred med dubbelriktad trafik. I Hjärsås i korsningen Per Sones väg/ Arkelstorpsvägen / Knislingevägen kommer två cykelleder att anslutas till denna. Se figur 1.



Figur 1. Den aktuella sträckan i projektet längs väg 2050, ljusblå linje.

2.1. Gestaltningsavsikter

Ett PM Gestaltningsavsikter har tagits fram i projektet i ett tidigare skede. Gestaltningsavsikterna beskriver översiktligt landskapets befintliga förutsättningar där gång- och cykelvägen anläggs och lyfter fram gestaltande aspekter som behöver arbetas in i projektet för att det ska bli en så kvalitativ anläggning som möjligt. Se kapitel 7 för att läsa Gestaltningsavsikter i sin helhet.

2.2. Naturvärden

En naturvärdesinventering på förstudienivå och en fullskalig naturvärdesinventering har tagits fram för området, se referenser i kapitel 6.

Ett antal värdefulla träd med höga naturmiljövärden har påträffats i direkt närhet till väg 2050 där gång- och cykelvägen ska anläggas. Dessa träd behöver skyddsåtgärder och beskrivs närmre i kapitel 3 i detta PM.

2.2.1. Vägens funktion och standard

Väg 2050 är idag den enda länken mellan orterna Knislinge och Hjärsås. Vägen används i stor utsträckning av arbetspendlande och turister samt som skolväg.

På större delen av sträckan är hastighetsbegränsningen 80 kilometer i timmen. Genom båda orterna är hastighetsbegränsningen 40 kilometer i timmen.

Mellan orterna är väg 2050 en 7 meter 1+1 väg med målad separering mellan körriktningarna. Närmast Knislinge smalnar vägen av till 6 meter och i Hjärsås till en bredare 10,7-meterssektion med både målade och fysiska refuger i vägmitt.

Gående och cyklande är separerade från den motorburna trafiken med trottoar endast inne i orterna. Inom utredningsområdet finns endast ett övergångsställe, som ligger i Hjärsås.

2.3. Trafik och användargrupper

Väg 2050 kategoriseras som övrig länsväg. Vägen trafikeras av cirka 2500 motorfordon per dygn på den aktuella sträckan (Trafikverket 2011). Trafikprognos för år 2024 överskrider inte 3000 motorfordon per dygn. Buss i linjetrafik trafikerar den aktuella sträckningen med linjen 543 som går mellan Knislinge och Arkelstorp. Linjen trafikerar idag busshållplatserna Knislinge Ängsvägen och Hjärsås kyrka inom utredningsområdet. Gång- och cykeltrafik hänvisas till blandtrafik på väg 2050, som har en väldigt liten vägren.

3. Gestaltungsprinciper och -förslag

För att uppfylla framtagna gestaltungsavsikter har gestaltungsprinciper och -förslag tagits fram för berörda platser längs sträckan.

3.1. Vegetation

Längs med sträckan finns ett flertal värdefulla träd såsom ek, bok och lind, som behöver skyddsåtgärder för att säkerställa att de inte tar skada av den nya anläggningen. Exempelvis behövs ett genomtänkt val av överbyggnader. Generellt behövs det inte djupa åtgärder för att anlägga den nya gång- och cykelvägen, men det översta lagret av rotsystemen riskerar att påverkas av exempelvis kompaktering och beskärning av rotsystem. Rapporten *Standard för skyddande av träd vid byggnation 2.0* ska följas, som beskriver i text och bild hur träd och dess rotsystem ska skyddas. Se referens i kapitel 6.

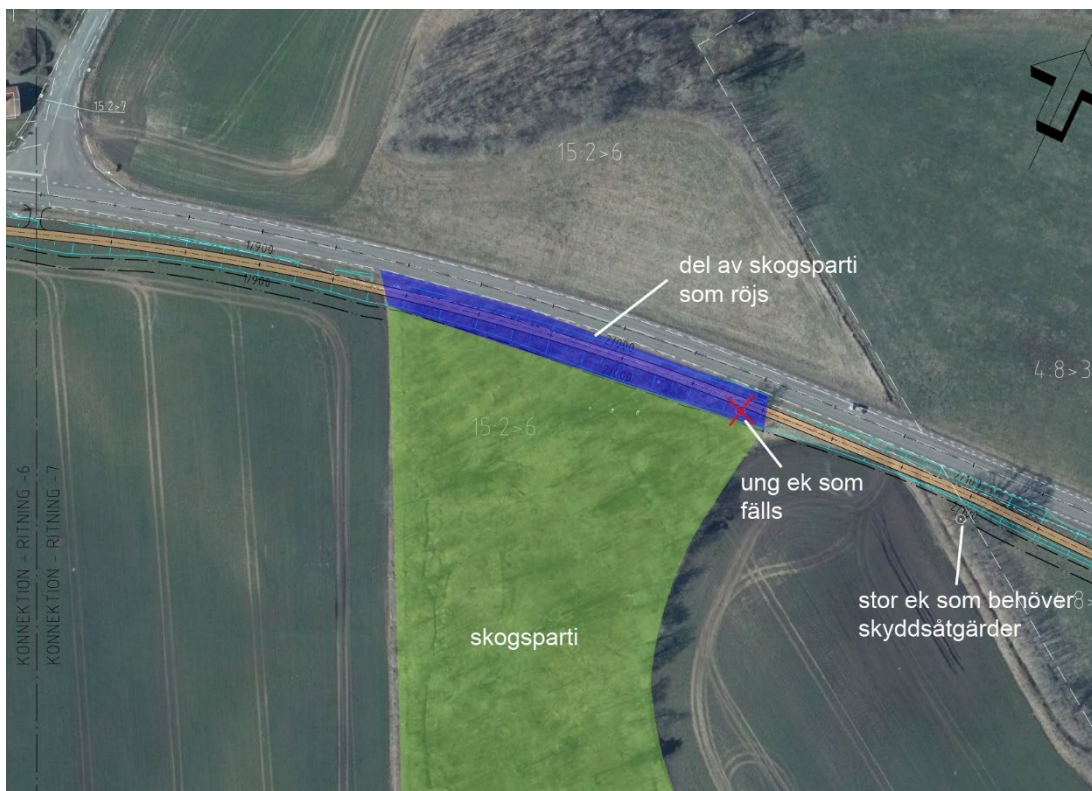
Det finns två alléer längs med sträckan i området väster om Hjärsås, som beskrivs ha särskild kulturhistorisk karaktär i figur 1. De kommer att påverkas något av anläggandet av den nya gång- och cykelvägen, och behöver skyddas under anläggningstiden. Se figur 2.



Figur 2. Alléer och mindre träd längs med beteshagarna, ungefär i mitten av sträckan.



Figur 3. Solitär ek på åkermark med stor krona.

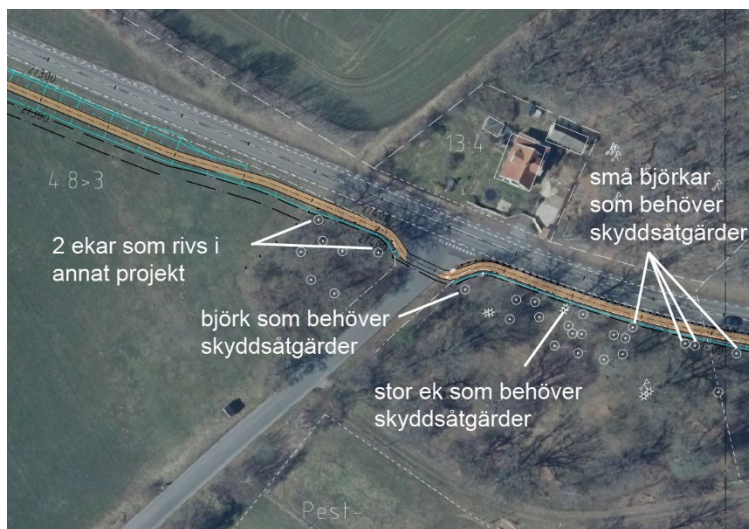


Figur 4. Skogsparti där kanten röjs samt ek som behöver skyddsåtgärder.

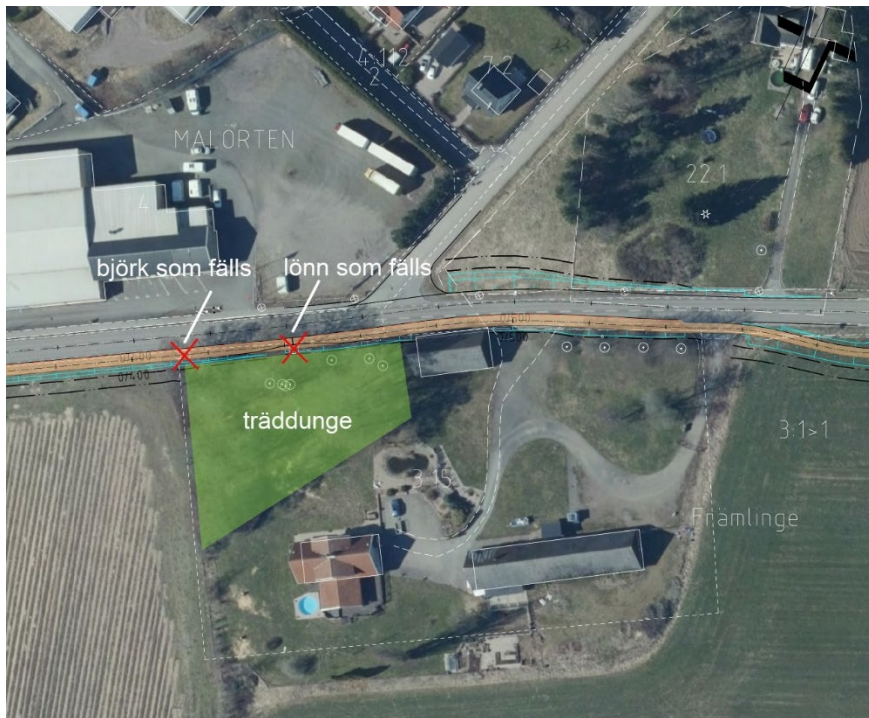
Brynet av ett skogsparti med varierande innehåll behöver tas ner för att få plats att anlägga den nya gång- och cykelvägen. Se även figur 1. Även en ung ek som ej är högstam behöver fällas. En stor del av skogspartiet står kvar vilket gör att åtgärden inte bedöms påverka landskapsbilden. Se figur 4.

Öster om skogspartiet står en stor, gammal ek. Den har en stamdiameter på cirka 1 meter och en krondiameter på 10-15 meter. När den nya gång- och cykelvägen anläggs kommer avståndet mellan stammens ytterkant och början på gång- och cykelvägen vara cirka 4 meter. Det behövs skyddsåtgärder för att säkra ekens rotsystem, eftersom rötterna förväntas som minst ha samma utbredning som kronan. Se figur 3.

I utkanten av Knislinge står en stor lönn och björk som behöver fällas, se figur 6 och 7. Lönnen är ett blickfång på denna plats, och det kommer upplevas något tomt utan den. Däremot finns det en dunge av träd i dess närhet som gör att platsen i sin helhet kommer att upplevas grön och vegetationsrik. När detta gestaltningsprogram tas fram utreder Trafikverket möjligheten att ersätta dem, beroende på de enskilda fastighetsägarnas önskemål.



Figur 5. Träd som behöver skyddsåtgärder och träd som rivs. Se figur 14 för sektion på stor ek och figur 15 för sektion på små björkar.



Figur 6. Träd som fälls i utkanten av Knislinge.



Figur 7. Lönnsom idag är ett blickfång behöver fällas när den nya gång- och cykelvägen anläggs.

3.2. Slänter och diken

Nya diken och skiljeremсор ska upplevas så flacka och grunda som möjligt för att smälta in i den befintliga landskapsbilden. Släntlutningar kommer att vara samma som idag. Se kapitel 3.3 för typsektioner.

Diken och skiljeremсор ska sås med en ängsfröblandning som är anpassad till områdets ståndort och karaktär. Äng i stället för gräs eller dräneringsgrus skapar en mer detaljrik sträcka för gående och cyklister och främjar biologisk mångfald. Ängsfröblandningen behöver även anpassas till dräneringsgrusets överbyggnad, se kapitel 3.3.2. Matjord från platsen ska återanvändas där det är möjligt.



Figur 8. Ängsfröblandning i vägmiljö. Foto: Veg Tech.

3.3. Trafik och vägutformning

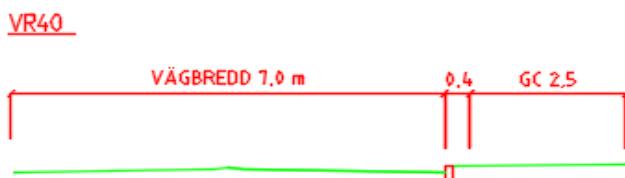
Gång- och cykelvägen utformas 2,5 meter bred längs sträckan, med varierande separeringsform mot intilliggande väg. Totalt föreslås tre typsektioner. Geografiska lokaliseringar av dessa illustreras i figuren nedan.



Figur 9. Lokalisering av typsektioner.

3.3.1. Typsektion 1

Inne i samhällena (skyltad hastighet 40) separeras gång- och cykelvägen med kantstöd mot intilliggande väg. Skyddsremsans bredd mellan gång- och cykelväg och kantstöd föreslås vara 0.4 meter.



Figur 10. Typsektion 1, trång sektion med kantstöd som avskiljning. Gång- och cykelväg 2.5 m, skyddsremsa 0.4 m, vägbredd 7 m.

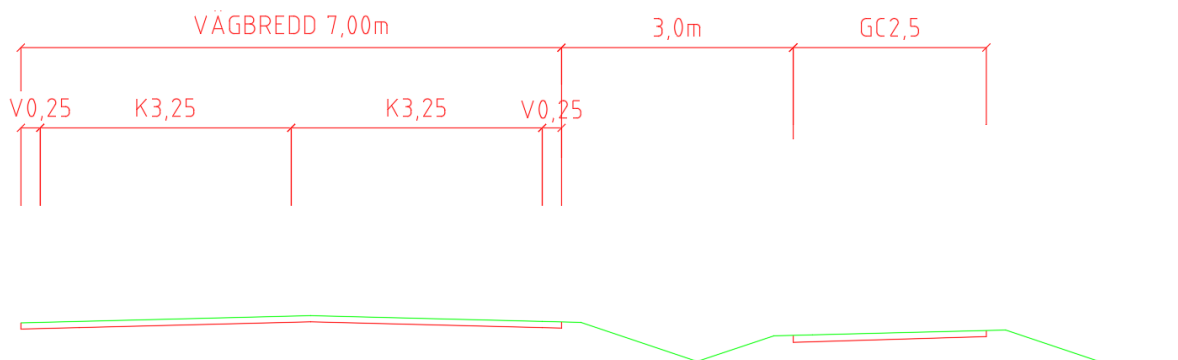
Längs sträckor som benämns som typsektion 1 där hus och träd ligger väldigt nära finns det inte plats för en bredare lösning. Typsektion 1 fungerar längs dessa sträckor på grund av att det inte är nödvändigt att anlägga nya diken och slänter vid den nya gång- och cykelvägen, eftersom avvattningen bedöms fungera i framtiden utan extra åtgärder. Det möjliggör också att det blir så liten påverkan som möjligt på befintliga träd och intilliggande fastigheter. Se figur 10.

Befintliga trottoarer kommer att ersättas med den nya gång- och cykelvägen, vilket gör att den nya anläggningen kommer att bli smal här, ett möte mellan två cyklister är precis möjligt. Tomtgarnas häckar behöver hållas in mot tomtgränserna för att gång- och cykelvägen ska fungera på ett trafiksäkert sätt.

3.3.2. Typsektion 2

I typsektionen mellan samhällena (skyltad hastighet 80) föreslås gång- och cykelvägen ligga fritt separerad med gemensamt dike med dräneringsgrus mellan väg och gång- och cykelväg. Denna lösning med dränerande grus behövs för en fungerande avvattningslösning. Skiljeremans blir 3 meter mellan väg och gång- och cykelväg. Se figur 11.

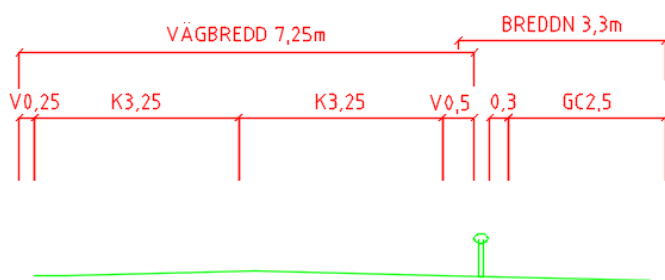
VR80 MED GEMENSAMT DIKE



Figur 11. Typsektion 2. Standardsektion med dike med dräneringsgrus.

3.3.3. Typsektion 3

I typsektionen mellan samhällen (skyltad hastighet 80) där det finns platsbrist på grund av bland annat skyddsvärda träd, intilliggande murar, villatomter eller liknande separeras väg och gång- och cykelväg med ett vägräcke. Se figur 12.



Figur 12. Typsektion 3. Trång sektion med vägräcke som avskiljning.

3.4. Belysning

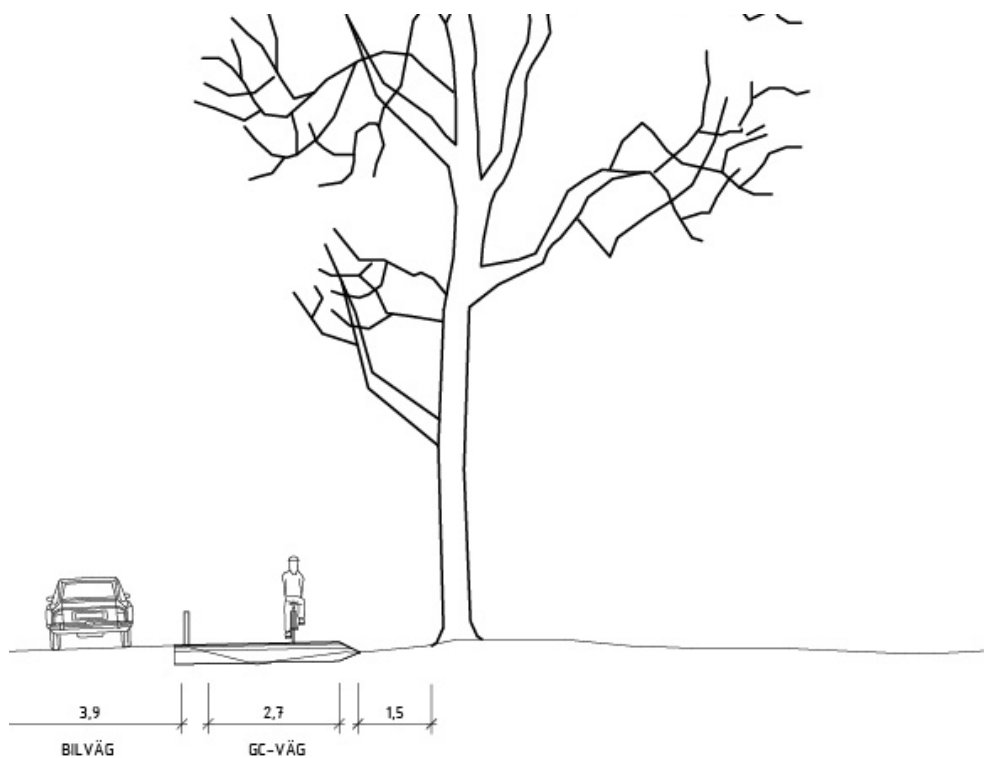
Det kommer att finnas belysning till den nya gång- och cykelvägen inne i Knislinge och Hjärsås, men inte på sträckan däremellan. Ny belysning kompletteras likt befintlig. Nya armaturer och stolpar ska vara så lika de befintliga som möjligt, och ska smälta in i omgivningen avseende form och färg. Nya stolpar ska vara eftergivliga.

3.5. Sträcka vid beteshagar

Längs väg 2050 väster om Hjärsås finns ett område med beteshagar, där ett antal befintliga träd ligger tätt intill som kommer att påverkas av den nya anläggningen. I synnerhet finns här en befintlig stor ek med stora naturmiljövärden som anläggningen hamnar nära. Se figur 13 och figur 14. Området beskrivs i figur 1 ha en särskilt kulturhistorisk karaktär, och miljön upplevs grön och lummig. Se även kapitel 3.1 för beskrivning av skydd av vegetation.



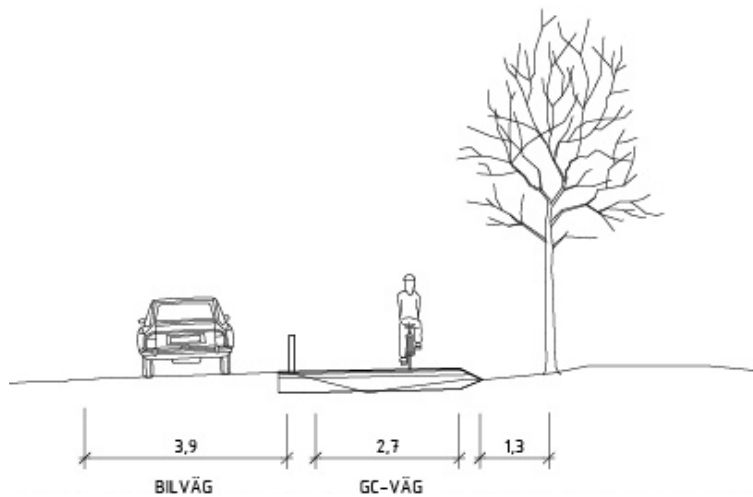
Figur 13. Träd vid beteshagarna som behöver skyddsåtgärder.



Figur 14. Den stora eken står 1.5 m från stammens ytterkant till gång- och cykelvägens början.

Ett mindre antal unga träd längs med beteshagarna i ett område som beskrivs ha särskilt kulturhistorisk karaktär väster om Hjårsås i figur 1 behöver också skyddas med markåtgärder. Där blir det som minst cirka 1,3 meter mellan stammens mitt och den nya gång- och cykelvägen. Träden kan stå kvar eftersom rotsystemen troligen är små, och det kommer inte att schaktas längs med denna sträcka utan enbart fyllas. Se även figur 5 och figur 15.

I samband med ett ledningsprojekt kommer två träd att avverkas i detta område nära vägen, se figur 5. Eftersom beteshagarna har ett stort antal träd och buskar kommer avverkningen inte att påverka helhetsintrycket av karaktären, men sträckan blir lokalt mindre lummig där träden förut stod.



Figur 15. Sektion vid små björkar vid beteshagar som behöver skyddsåtgärder.

3.6. Sträcka vid stengärdesgårdar

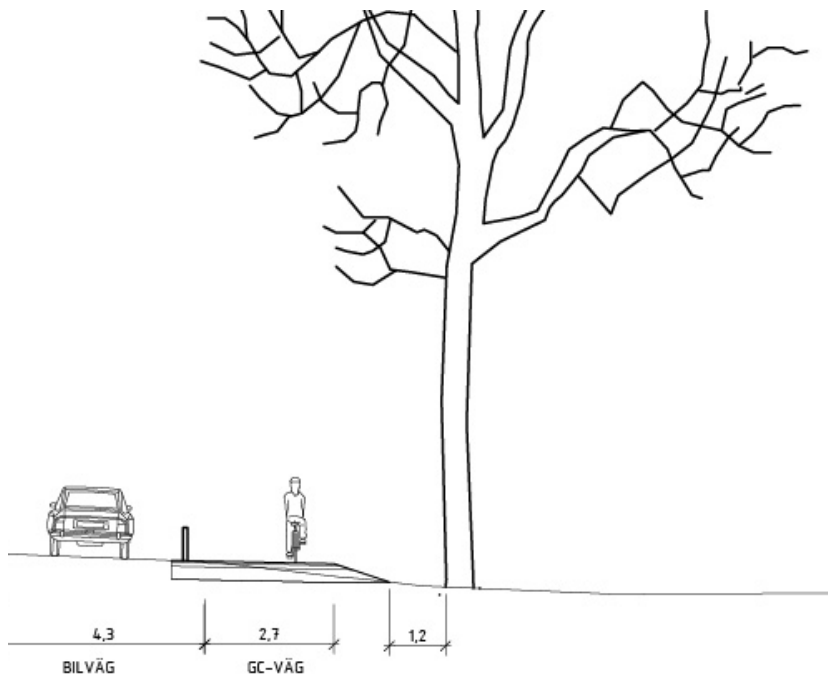
Längs sträckan före den sista åkermarken innan man kommer in i Hjärsås finns ett antal gårdar som avgränsas av låga stengärdesgårdar och stora befintliga lövträd, till stor del ekar och bokar. Platsen är kulturhistoriskt värdefull.

Som närmst hamnar ett bokträd cirka 1,2 meter från stammens ytterkant till den nya gång- och cykelvägen, se figur 17 och figur 18. Trädet behöver skyddsåtgärder, som beskrivs i kapitel 3.1.

Det är viktigt att det nya räcket smälter in så mycket som möjligt i landskapsbilden, med tanke på platsens historiska karaktär. Ett sätt att få räcket att passa in är att välja en typ med enkel design. Förslagsvis sätts ett ellipsräcke av typen som redovisas i figur 16.



Figur 16. Ellipsräcke som vägräcke. Foto: AB Varmförzinkring.



Figur 17. Gång- och cykelvägen hamnar nära ett stort bokträd.



Figur 18. Lövträd som står nära befintlig stenmur nära Hjärsås.

3.7. Sträcka vid kyrkogård

I Hjärsås ligger en kyrka med tillhörande kyrkogård som kantas av en stenmur med trottoar intill. Liksom sträckan intill som redovisas i kapitel 3.6, upplevs denna plats ha ett högt kulturhistoriskt värde. Från kyrkogården går två entréer ut till trottoaren, där den nya gång- och cykelvägen kommer att hamna i stället. Som gående kommer man att kliva direkt ut i gång- och cykelvägen, vilket medför en krockrisk. Risken bedöms dock vara liten eftersom det troligen sällan kommer vara ett högt flöde av cyklister och fotgängare här samtidigt. Se även figur 19.

Som en försiktighetsåtgärd ska en remsa av smågatsten anläggas i gränsen mellan stenmuren och den nya gång- och cykelvägen, cirka 0,4 meter bred, som en buffertzona. Det minskar risken för att cyklister rör sig nära stenmuren.

Idag är det höjdskillnader mellan kyrkogårdens marknivå och trottoaren utanför. Huvudentrén längre söderut är plan och fungerar som en tillgänglig ingång. De två sidoentréerna är inte tillgängliga för exempelvis rullstolsburna. När den nya gång- och cykelvägen anläggs kommer denna höjdskillnad att byggas på ytterligare mellan cirka 5-10 centimeter, ju längre västerut man kommer. I de två punkter där sidoentréer från kyrkogården möter den nya gång- och cykelvägen sätts en granitsten mot grinden för att ta upp höjdskillnaderna, om det motsvarar en trappstegshöjd. Se figur 20. Materialvalet granit blir en tidstypisk detalj som smälter in i landskapsbilden. Höjdskillnaderna vid dessa punkter behöver arbetas vidare med i detaljprojekteringen. Se även figur 19.

4. Drift och underhåll

Årlig skötsel av ängsytor ska ske för att sträckan ska upplevas omhändertagen.

Regelbunden kontroll behövs av befintliga träd vars rotsystem har påverkats av den nya anläggningen, för att säkerställa att träden återhämtar sig väl och att det inte finns tecken på risk för att träden är instabila och kan självfalla. Beskärning av befintliga träd såsom i trädkronor görs när behov uppstår. Nya träd som planteras ska etableringsbeskäras.

5. Fortsatt arbete

Gestaltungsprinciper och -förslag bearbetas vidare i framtagandet av förfrågningsunderlag för vägplanen.

6. Referenser

SLU (2018) *Standard för skyddande av träd vid byggnation 2.0*. Rapport 2018:02.

Trafikverket (2014) *Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt*. Diarienummer: TRV 2014/78881. 2014-10-17

Trafikverket (2023) *Samrådsunderlag. Väg 2050, Knislinge-Hjärsås, ny gång- och cykelväg, Östra Göinge kommun, Skåne län*. TRV. 2023/34145. 2023-04-28 rev 2023-06-13

Sweco (2023) *Naturvärdesinventering, GC-väg Knislinge-Hjärsås*. 2023-06-29

7. Bilaga Gestaltungsavsikter

Se dokument Gestaltungsavsikter efter sida 19.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se