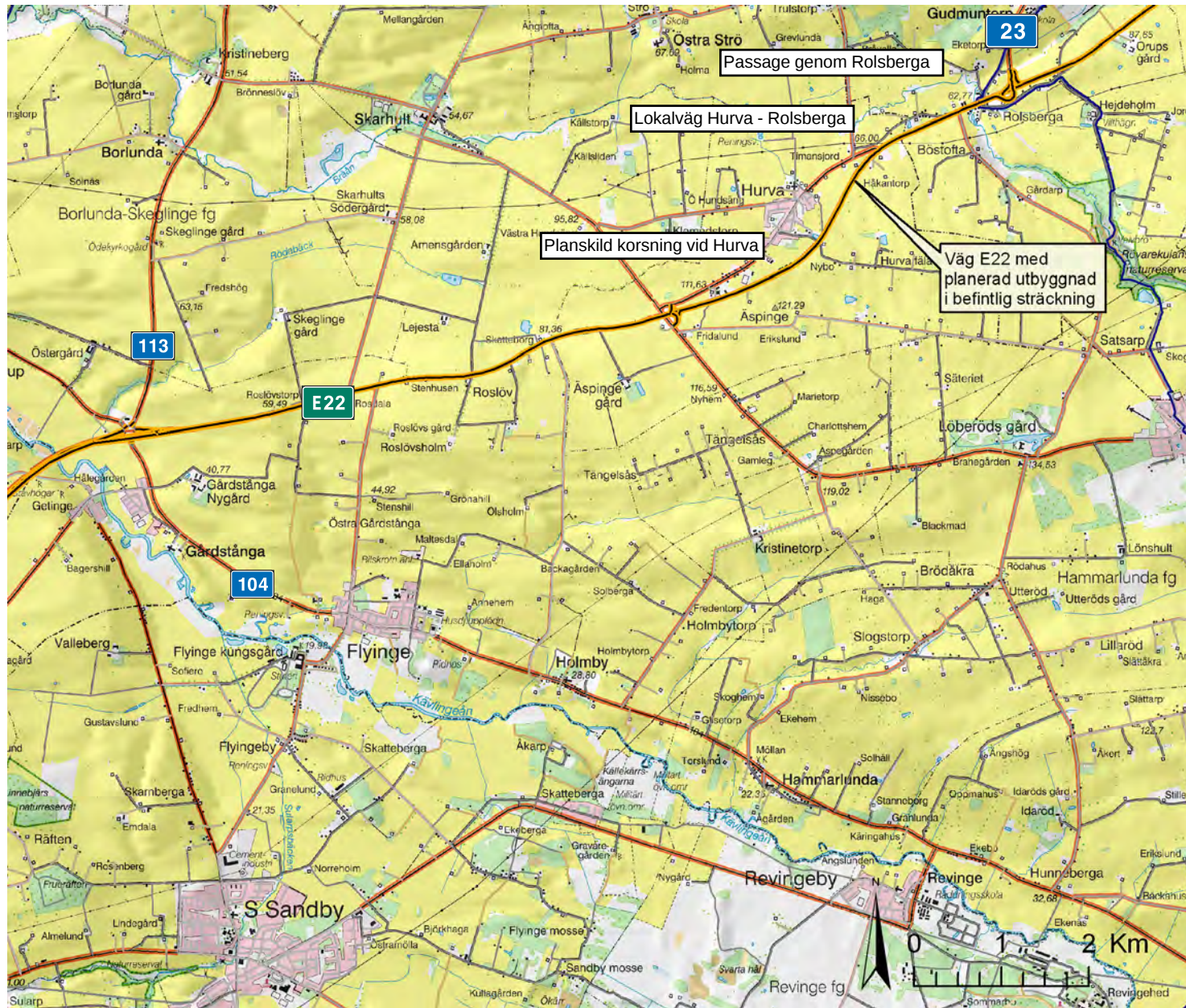


5 FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

5.1 Viktiga vägavsnitt

Den nuvarande vägens och landskapets identitet och orienterbarhet har beskrivits i avsnitt 2.2 och 2.3.

I detta kapitel har viktiga avsnitt och specifika platser utmed väg E22 mellan Hurva och Bromölla identifierats. För varje avsnitt beskrivs lokala förutsättningar samt utgångspunkter för den planerade vägutbyggnaden. Riktlinjer och mål som är avgörande för den totala gestaltningen av E22 beskrivs under rubriken Åtgärdsförslag.





Planskild korsning vid Hurva ner mot Brååns dalgång

Från Hurva till Hörby

Planskild korsning vid Hurva

Förutsättningar

Befintlig E22 går under en lokalväg på åschrönet ner mot Brååns dalgång. Vägsträckningen ligger här i en lång svepande kurva i skärning och ger passagen en ”porteffekt” mellan Brååns dalgång och det öppna landskapet söder om Hurva. På vardera sida om bron finns busshållplatser.

Planerad vägutbyggnad

Ny E22 byggs ut i befintlig sträckning och en stor del av utrymmet under bron kommer att tas i anspråk för breddningen. Busskörfält med hållplatser anpassas till den nya vägsektionen.

Åtgärdsförslag

Den öppna ”porteffekten” bibehålls. Miljön kring bron och hållplatser iordningställs:

- Befintlig bro rustas upp genom rengöring och byten av broräcke.
- Dekorbalkar monteras på utsidan av broräcken.
- Brokoner gräsbesås och ytan under brobanan beläggs.
- Släntröner i anslutning till skärningar rundas av.
- Släntröner från korsande väg flackas ut närmast bron.
- Ny vegetation planteras sparsamt för att rama in busshållplatser och förankra någon sida av bron.
- Nya hållplatser utformas enligt Skånetrafikens layoutprogram.
- Ny vegetation planteras sparsamt för att rama in busshållplatser och förankra någon sida av bron.



Ortofoto Hurva - Rolsberga

Lokalvägen mellan Hurva och Rolsberga

Förutsättningar

Nuvarande E22 följer åsslutningen ner mot Brååns dalgång med bebyggelse samlad utmed den äldre vägsträckningen norr om väg E22. Landskapet är förhållandevis öppet men vegetationen kring gårdsbebyggelsen och vattendraget avskärmar till viss del utblickarna.

Planerad vägutbyggnad

Ny E22 byggs ut i befintlig sträckning vilket innebär att en ny lokalväg måste iordningställas parallellt med den nya vägen. Närheten mellan vägarna och bebyggelsen kräver avskärmning för att reducera trafikbullret samtidigt som bländningseffekten för mötande trafik måste beaktas.

Åtgärdsförslag

- Lokalvägen och väg E22 samordnas med bullerskärmar som inordnas så att de inte upplevs som artificiella element i landskapet.
- Skärmen utformas som en kombinerad bullervall och skärm i kombination med vegetation. Bullervallen bör ges en enhetlig släntutformning mot E22 men kan med fördel varieras på motsatt sida. Även krönhöjden för vallen kan variera för att göra vallen mindre monoton. Skärmen ovanpå vallen utförs med sockel och färgsätts med hänsyn till omgivande byggnader och övriga element.



Befintlig väg E22, passagen genom Rolsberga

Passagen genom Rolsberga

Förutsättningar

Nuvarande väg E22 korsar Brååns dalgång som ligger på gränsen mellan det mellanskånska odlingslandskapet och odlingslandskapet söder om Ringsjön. Här passerar vägen genom samhället på en relativt lång raksträcka med bebyggelse och vegetation på varierande avstånd från vägens båda sidor.

Planerad vägutbyggnad

Ny E22 planeras i befintlig sträckning där vägsektionen breddas från 13 m till 18,5 m. Åtgärden kräver utbyggnad av ny lokalväg med bro över Bråån och passage under E22. För att klara riktvärden för trafikbuller krävs bullerskyddsåtgärder i form av skärmar och vallar samt fasadåtgärder. I området kommer dammar för vägdagvatten att anläggas som ansluts till Bråån.



Befintlig bro över Bråån i Rolsberga

Åtgärdsförslag

Passagen genom Rolsberga och över Bråån bör tydliggöras så att samhället och vattendraget lyfts fram. Vid breddning av E22 föreslås vägrummet stramas upp med hjälp av barriärelement och trädplanteringar som inarbetas med omgivningen. Stor vikt bör läggas på samordning och möten mellan barriärelement, broräcken och sidoräcken.

- Bullerskärmar i form av ljudsorberande barriärelement placeras nära vägen och förses med transparenta påbyggnadsskärmar.
- Bullervallar ges en flack släntlutning mot vägen.
- Bron över Bråån förses med nytt broräcke och bullerdämpande glasskärm.
- Ny lokalväg utformas med gräsbesädd skiljeremsa till GC-väg.
- Vägport under E22 ges tillräcklig bredd så att korsningen till ny lokalväg exponeras.
- Dagvattendammar inordnas i den naturliga våtmarksmiljön vid Bråån och exponeras mot vägen.
- Om möjlighet planteras en rad kraftfulla träd genom samhället utmed vägens norra sida.





Planerat läge för trafikplats Fogdarp

Trafikplatsen vid Fogdarp

Förutsättningar

Det öppna odlingslandskapet kring Fogdarp är relativt flackt med glest utspridd gårdsbebyggelse. På båda sidor om nuvarande väg finns ett flertal villor belägna. Vägskalet där E22 och väg 17 möts ligger lite lägre än omgivande terräng.

Planerad vägutbyggnad

Ny E22 ligger i en korridor parallellt med nuvarande väg och en ny trafikplats planeras ca 500 m söder om nuvarande vägskalet.

Åtgärdsförslag

Trafikplatsen utformas med korsande väg över E22 och förankras i landskapet så långt som möjligt.

- Linjeföringen på E22 hålls nere i trafikplatsen så att vägen går i måttlig skärning under bron och balanseras mot banken på överliggande väg.
- Profilen utformas svepande så att öppen karaktär och genomsikt erhålls.
- Bankar till korsande väg kompenseras genom åkerhöjning med brukbarhet.
- Brotyp i form av enspannsbro med generös spännvidd.
- Vegetation förankras om möjligt med befintlig vegetationsvolym. I trafikplatsen planteras solitärträd som förankrar brofästen och bankar.
- Trafikplatsens kvadranter modelleras och anpassas till omgivande mark.



Krönet vid Elisefarm



Sextorps gård

Krönet vid Elisefarm

Förutsättningar

Befintlig E22 följer en rak linje över höjdpaketet på åsslutningen mellan Fogdarp och Osbyholm. På vägvägsnittet mellan allén från Elisefarm och anslutande väg till Sextorp, passerar ett markant krönpaket som skiljer två storskaliga landskapsrum åt. Från krönet har man vidsträckt utblick över Östra Ringsjön. Här upplevs vägens linjeföring över krönet som stel och ointressant.

Planerad vägutbyggnad

Från en punkt nära Fogdarps gård planeras väg E22 byggas ut i ny korridor söder om befintlig väg, medan nuvarande sträckning bibehålls österut. Befintlig väg vid Fogdarp övergår till lokalväg och förbinds via en planskild korsning med äldre vägsträckning från Lyby söder om E22.

Åtgärdsförslag

Vägens linjeföring i plan och profil accentueras över krönet så att landskapsupplevelsen tillvaratas på bästa möjliga sätt. Genom att

lägga ny vägsträckning i kurva över krönet och samordna profilen med planskild korsning av lokalväg 1121 kan kontakten med Östra Ringsjön förstärkas. En höjning av väglinjen kan kompenseras genom terränganpassning av åkermarken så att bankhöjden för E22 kan hållas måttligt hög samtidigt som omgivande mark kan brukas.

- Linjeföringens planläge anpassas så att krönet passerar med en kurva och ger vägen en bra optisk ledning.
- Profilen på E22 läggs så högt som möjligt med hänsyn till vägport, vägbankar samt utblickar över Östra Ringsjön.
- Korsande lokalväg 1121 placeras med hänsyn till vägens kulturhistoriska värde. För att understryka sammanhanget till den äldre vägen kan nivåskillnader kring vägporten tas upp med stödmurar av natursten.
- Allén från Sextorp som avslutas med grindstolpar, vilka bibehålls eller återställs. Ny entré till gården bör studeras.
- Bullerskärmar mot bebyggelsen måste göras genomskiktliga för att bibehålla utblickar mot Östra Ringsjön.





Ortofoto över Osbyholm och Hörbyån

Passagen förbi Osbyholm

Förutsättningar

Platsen har stort kulturhistoriskt värde då godset Osbyholm präglar landskapet söder om Östra Ringsjön sedan medeltiden. Befintlig slottsanläggning har till stor del tillkommit under 1700- och 1800-talet. Nuvarande E22 passerar över Hörbyån nära Osbyholm och befintlig bostadsbebyggelse. Eftersom området är bullerstört har skärmar satts upp på båda sidor om vägen. En lång stenmur följer vägen utmed södra delen av slottsparken. Muren byggdes i samband med att nuvarande väg anlades.

Planerad vägutbyggnad

Den nya vägen kommer att följa befintlig vägsträckning och byggas ut med så lite intrång som möjligt i omgivande mark. I princip breddas befintlig väg mot söder vilket medför att nya bullerskärmar kommer att ersätta befintliga.

Åtgärdsförslag

Hela miljön med dess kulturhistoriska värde bör lyftas fram och exponeras. Det är av stort värde att försöka skapa kontakt med Osbyholms gods och att skapa utblickar över Hörbyån. Platsens helhetskaraktär bör understrykas utan att ge avkall på de åtgärder som krävs för bullerdämpning och estetik.

- Nya bullerskärmar placeras nära vägen med ljudabsorberande barriärelement och transparenta påbyggnadsskärmar.
- Bron över Hörbyån utformas med nya broräcken som förses med bullerdämpande glasskärmar.
- Befintlig stenmur mot Osbyholms park exponeras.
- Dagvattendammar inordnas i den naturliga våtmarksmiljön vid Bråån och exponeras mot vägen.



Vy över Hörbyån och Osbyholm



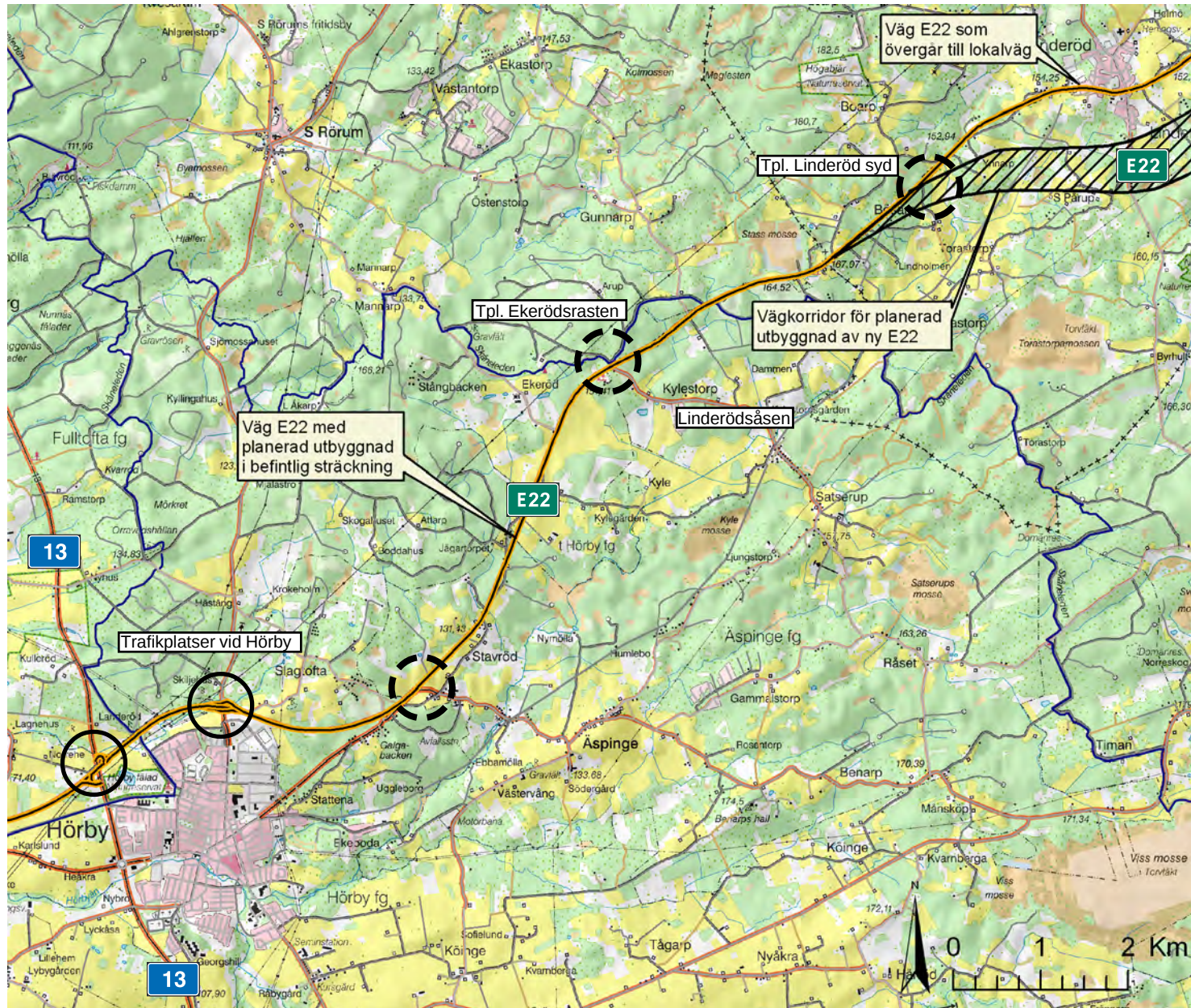
Befintlig stenmur vid Osbyholms gods



Bro över Hörbyån som planeras breddas



Bro över Hörbyån



Trafikplatser vid Hörby

Förutsättningar

Nuvarande väg passerar förbi Hörby i ett svagt kuperat, halvöppet landskap. Vegetationsridåer och skogsbestånd förekommer växelvis med öppna betes- och odlingsmarker. Två befintliga trafikplatser leder in till tätorten varav en med anslutning av väg 13 från Höör. Den östra trafikplatsen har en mer sluten karaktär medan den västra upplevs öppnare. Nuvarande trafikplatser har utformats med korsande enspannsbroar över E22.

Markområdet inom trafikplatserna utgörs främst av överbliven skogs- och jordbruksmark med tydligt markerad släntutformning. Här och var förekommer spontant uppslag av naturlig vegetation. I den västra trafikplatsen korsar ett kraftledningsstråk med tre dominerande master på vardera sidan om den korsande bron.

Planerad vägutbyggnad

Planerad ombyggnad innebär att nuvarande vägsektion breddas från 13 m till 18,5m. En ny trafikplats anläggs öster om Hörby. Befintliga trafikplatser kommer att anpassas till den nya sektionen och nuvarande broar bibehålls.

Åtgärdsförslag

Passagen förbi Hörby utgör såväl en viktig knutpunkt mellan olika kommunikationsstråk som en entrépunkt till samhället. Platsens betydelse bör därför understrykas och ges ett genomgående tema samtidigt som varje trafikplats egna identitet lyfts fram. Samråd med kommunen angående en framtida exploatering av bebyggelse i anslutning till infartsvägar och trafikplatser bör hållas.

- Barriärelement av betong sätts upp nära vägen i passagen av såväl gamla broar som vid ny trafikplats.
- Ny bro utformas som en enspanns parabelvoutad rambro och befintliga broar rustas upp med nya räcken.

*Trafikplats
Norre He
vid Hörby
fälad*



*Trafikplats
Hörby*



*Planerat
läge för ny
trafikplats
Hörby
norra vid
Galgbacken
nordöst
om Hörby*





Trafikplats Hörby



Landskapsbild i närheten av trafikplats Norre He

- Dekorbalkar (ev. färgade) monteras på räcken både på befintliga och nya broar.
- Effektbelysning av broar och ev. stålkonstruktioner till kraftledningsstolpar.
- Brokoner gräsbesås och mark under broar hårdgörs.
- Slänter vid ramper rundas av och trafikplatserna öppnas upp mot samhället.
- Mark- och vegetationsbehandling i trafikplats Norre He utformas med hänsyn till Hörby fälä.
- Vegetationen kompletteras i trafikplats Hörby. I söder friställs träd och stammas upp.
- Ny trafikplats vid Galgbacken exponeras mot öster och förankras i kanten av skogspartiet. Hänsyn tas till den kulturhistoriskt värdefulla vägen mellan Fulltofta och Äspinge.



Trafikplats Norre He vid Hörby fälä



Vägens profil framhäver det backiga åslandskapet.

Linderödsåsen mellan Stavröd och Bösarps

Förutsättningar

Nuvarande vägsträckning över Linderödsåsen går genom ett småbrutet skogslandskap med insprängda åker- och betesmarker. Befintlig väg är relativt knykig i plan och profil med branta slänter till omgivande diken som skär tvärt av mot omgivande mark. Vägens formgivning upplevs som ett markerat vägvagnsnitt mellan Hurva och Kristianstad. Skåneleden korsar E22 på denna sträcka.

Planerad vägutbyggnad

Planerad utbyggnad kommer i huvudsak att följa befintlig väg. Vid Ekerödsrasten förskjuts dock läget i sidled för att få plats med en trafikplats och anslutande ramper. Framtida lokalväg kommer att byggas ut parallellt med den nya vägen.



Flygbild norr om Stavröd

Åtgärdsförslag

Det backiga åslandskapets topografi bör framhållas samtidigt som det äldre formspråket hos vägen tillvaratas. Karaktären på det aktuella vägvagnsnittet kan därför bibehållas så långt som möjligt och utformningen av ny väg görs med hänsyn till trafiksäkerhetsmässiga aspekter. Ny lokalväg anpassas så att ingrepp i form av en stor öppen korridor undviks.

- Befintlig linjeföring bibehålls.
- Vägens sidoområden begränsas genom branta diken och sidoräcken.
- Tillräckligt utrymme ges till ny lokalväg där befintlig vegetation kan sparas.
- Större träd nära vägen exponeras och effektbelysning av vegetation kan övervägas.
- Särskild hänsyn tas till korsningspunkter med Skåneleden.

Tre trafikplatser på Linderödsåsen

Förutsättningar

Läget för trafikplatserna kännetecknas av att landskapets karaktär i stort utgörs av småbruten halvöppen terräng. Vid Ekerödsrasten dominerar lövskogen medan platsen för västra trafikplatsen vid Linderöd har mer inslag av öppen åker- och betesmark. Landskapet öster om Linderöd är avsevärt mer kuperat eftersom det ligger nära Linderödsåsens nordsluttning.

Planerad vägutbyggnad

Den nya trafikplatsen vid Ekerödsrasten ska betjäna rastplatsen och korsande lokalväg. Här ligger vägkorridoren något norr om nuvarande väg. Trafikplatserna väster och öster om Linderöd utgör entrépunkter till samhället. Den västra planeras till ett läge nära Ynnarp där E22 ges en ny sträckning söder om Linderöd. Den östra trafikplatsen planeras till ett läge nära krönet till nordsluttningen.

Åtgärdsförslag

Trafikplatserna utformas med korsande väg över E22 med broarna naturligt förankrade i terrängen. Vid Ekerödsrasten är kon-

takten mellan E22 och rastplatsen viktig och bör hållas öppen. Trafikplatsen vid Linderöd bör ges ett mer exponerat läge eftersom detta är en entrépunkt till Linderöd. Ny trafikplats öster om Linderöd föreslås ligga högt upp nära krönet till sluttningen och skapa portaleffekt som ger möjlighet till utblickar mot norr. Den exponeras samtidigt ut mot omgivande landskap.

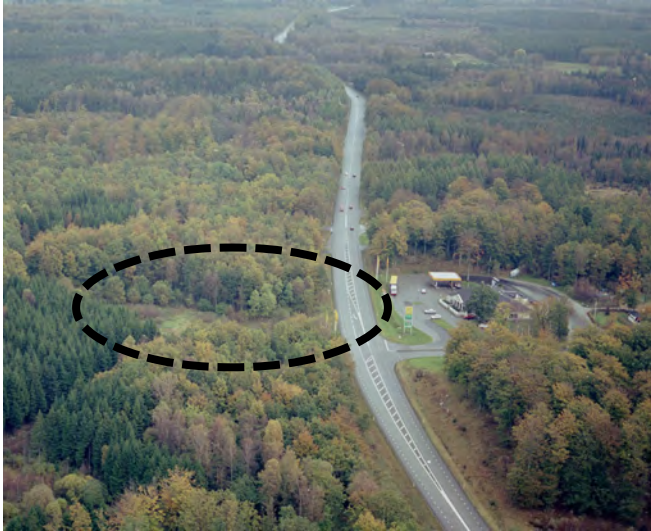
- Linjeföringen på E22 hålls nere i trafikplatserna så att vägen går i måttlig skärning med en svepande kurvradie.
- Profilen utformas så att en öppen karaktär och genomsikt åstadkoms.
- Som brotyp föreslås enspanss parabelvoutad rambro med generös spännvidd och högt uppdagna brofästen.
- Ramperna anpassas till den enskilda platsens förutsättningar med så begränsat markintrång som möjligt.
- Bankar till korsande väg kompenseras genom landskapsanpassning.
- Befintlig vegetation och särskilt träd med högt landskapsvärde sparas i så stor utsträckning som möjligt. Planteringar i trafikplatserna anpassas till omgivande växtlighet.
- Trafikplats Linderöd nord föreslås ljussättas med effektbelysning.



Befintlig väg förbi Ekerödsrasten



Ekerödsrasten



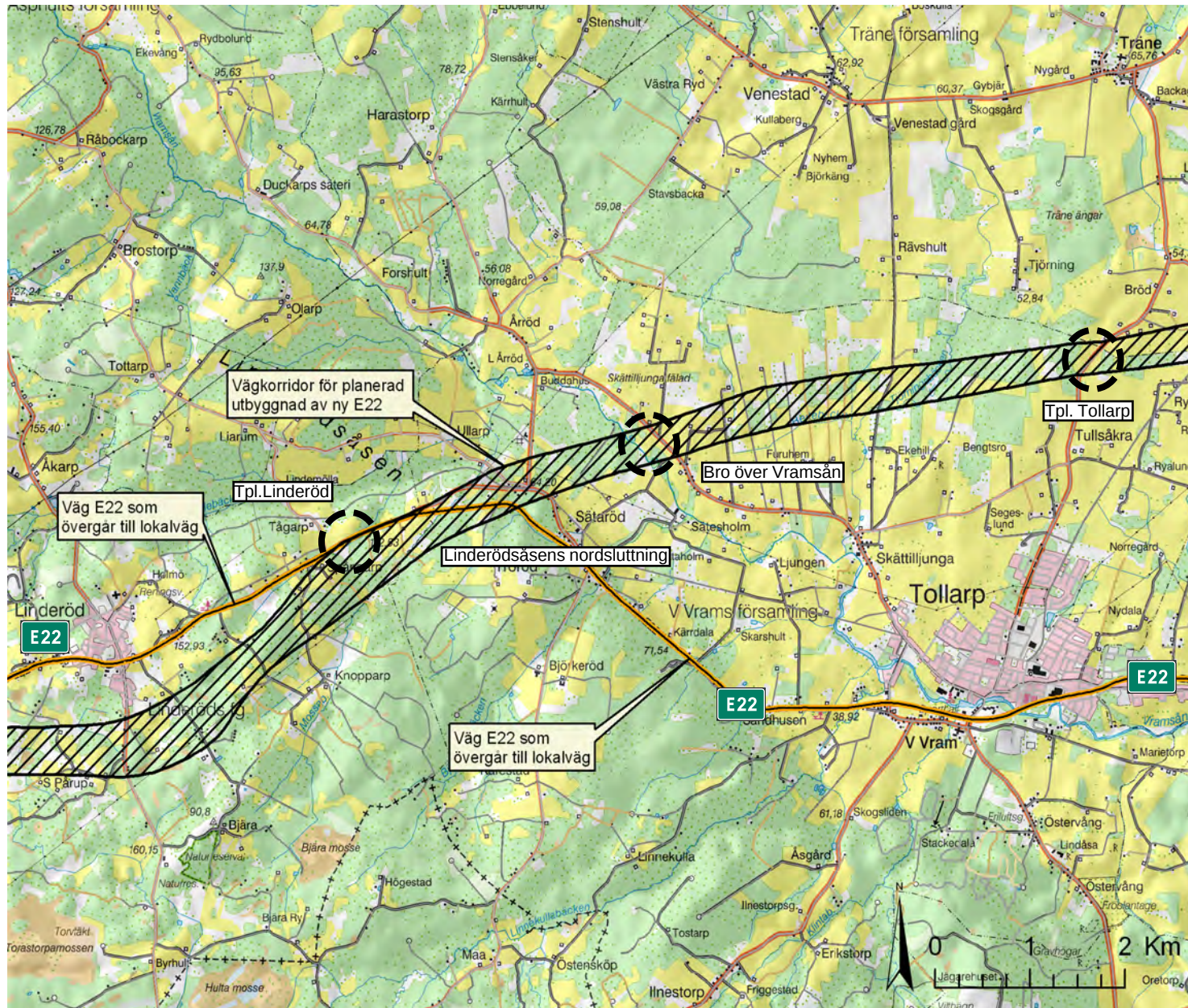
Planerat läge för trafikplats Ekeröd

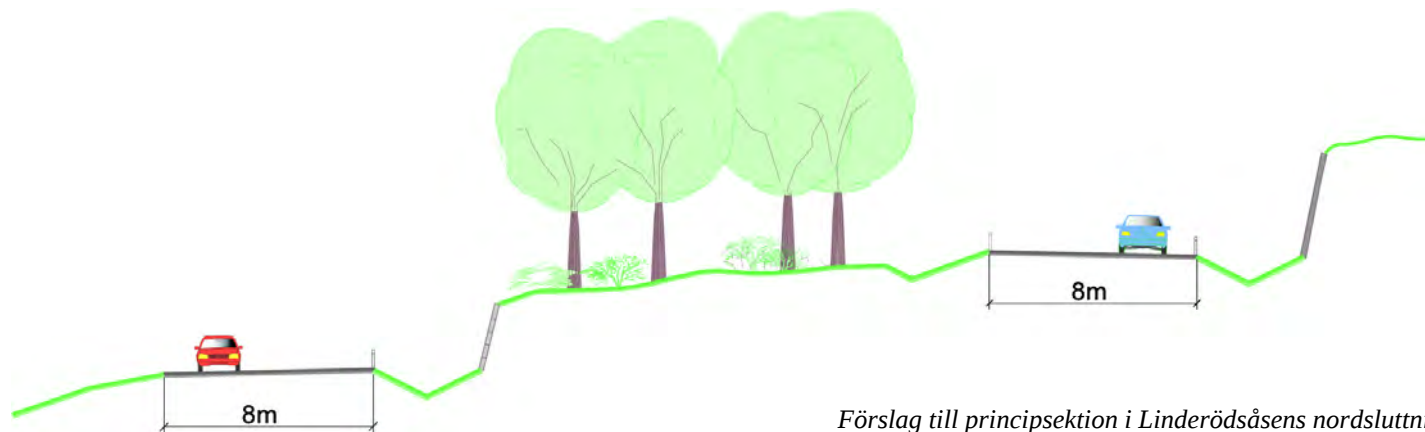


*Planerat läge för trafikplats
Linderöd syd*



*Planerat läge
för trafikplats
Linderöd nord*





Förslag till principsektion i Linderödsåsens nordsluttning

Linderödsåsens nordsluttning

Förutsättningar

Landskapet på Linderödsåsens nordsluttning utgörs främst av skog-bevuxen backig terräng med insprängda åker- och betesmarker som har en ålderdomlig prägel. Nivåskillnaden mellan Linderöd och Vramsån är ca 100 m. Sluttningen upptas av två branta partier med ett mellanliggande plan.

Från olika platser erbjuds möjlighet till vidsträckta utblickar över odlingslandskapet norr om Tollarp och Kristianstadslätten i fjärran.

Planerad vägutbyggnad

Ny vägsträckning går genom en korridor omedelbart söder om Linderöd, följer befintligt vägstråk förbi Spångarp och går vidare i ny sträckning strax väster om Sätaröd. Korridoren fortsätter på skrå utför sluttningen, passerar därefter Vramsån och fortsätter vidare österut.

Åtgärdsförslag

Den föreslagna vägkorridoren ger här stora möjligheter att skapa ett vägavsnitt med högt arkitektoniskt värde. Lokalisering och de-

taljutformning av väglinjen bör ses i ett helhetsperspektiv där hänsyn tas till såväl ny trafikplats vid Linderöd som ny passage över Vramsån. Tidigare studier visar att detta alternativ har stor potential samtidigt som det finns vissa problem som måste bemästras. Bland annat måste vägens standard anpassas så att lutningen på vägen inte blir för brant, samtidigt som ingreppen i landskapet minimeras.

- Vägens linjeföring utformas som s k parkway mellan trafikplats Linderöd nord och Vramsån. Körbanorna separeras med en bred mittremsa och terrasseras i olika nivåer.
- Vägen läggs på skrå utför sluttningen och tillåts följa terrängens form.
- Sektionen trappas i flera nivåer för att minska ingreppet i sluttningen.
- Nivåskillnader i trappning tas upp med stödmurar av natursten.
- Siktlinjen i vägens riktning öster ut prioriteras för bästa möjliga utblick.
- Träd och annan vegetation med högt landskapsvärde sparas, speciellt i den bredare mittremsan.



Vy från nordsluttningen över Ullarp



Äldre bergskärning på nordsluttningen



Boskog på Linderödsåsens nordsluttning



Planerat läge för bro över Vramsån

Passage över Vramsån

Förutsättningar

Vid Linderödsåsens fot övergår skogslandskapet till ett svagt böljande mosaikartat odlingslandskap. Parallellt med Linderödsåsen rinner Vramsån vars tillflöden avvattnar stora delar av nord-sluttningen. Vattendraget med omgivande strandskog hyser stora naturvärden och är därför klassat som riksintresse för naturvården. Terrängen väster om Vramsåns utgörs av lövskog medan landskapet österut öppnar sig i åker- och betesmark med ålderdomlig karaktär.

Planerad vägutbyggnad

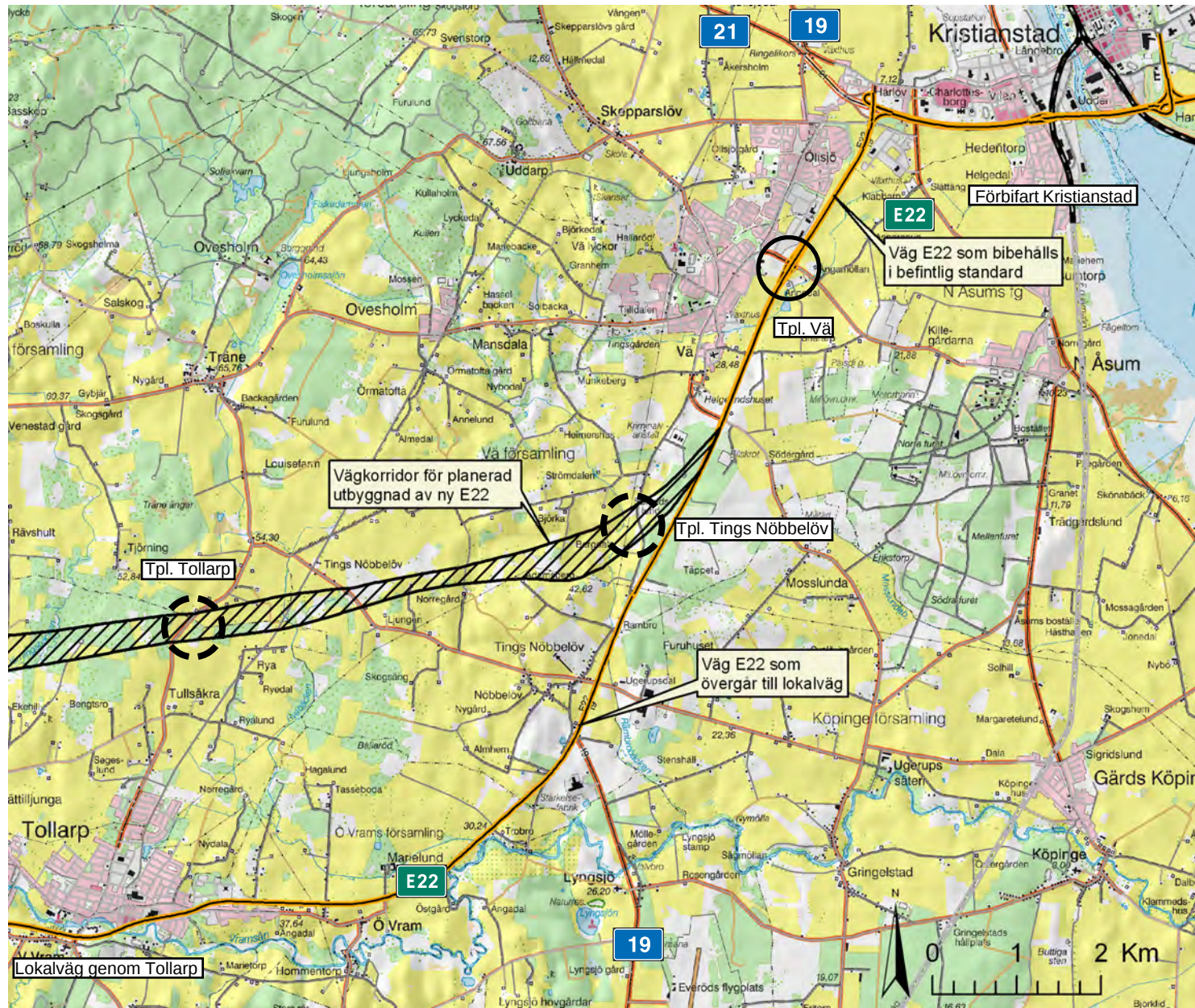
Planerad vägsträckning går i en korridor som är ca 400 m bred och passerar vinkelrätt mot Vramsån.

Vattendragets höga skyddsvärden kan komma att kräva en lång bro som inte inkräktar på högsta vattenlinjen och samtidigt inte hindrar åns meandrande förlopp.

Åtgärdsförslag

Passagen över Vramsån utformas med stor känslighet så att nuvarande naturvärden kan bibehållas i så stor utsträckning som möjligt. Miljön kring bron bör kännas öppen och inbjudande. Ur trafikantsynpunkt är det viktigt att lyfta fram bron och skapa kontakt med vattendraget.

- Bron bör lyftas fram och exponeras i horisontalkurva över ån om möjligt.
- Bankar kring brofästen kan reduceras genom åkerhöjning ut mot det öppna landskapet.
- Om bron ges tillräcklig höjd och längd kan lokalväg mellan Tollarp och Buddahus ledas under bron.
- Vegetationen bör glesas ur och stammas upp nära bron för att skapa utblickar över vattendraget.



Från Linderödsåsen till Kristianstad

Mosaiklandskapet norr om Linderödsåsen

Förutsättningar

Landskapet mellan Linderödsåsen och Vä är småskaligt och omväxlande slutet och öppet. Topografin är svagt böljande. Ägoindelningen med stengärdesgårdar och lövridåer ger tillsammans med den glest utspridda bebyggelsen ett ålderdomligt särdrag.

Planerad vägutbyggnad

Planerad vägsträckning för E22 följer en 200–300 m bred korridor norr om Furuheim och Tullsåkra mot Tings Nöbbelöv.

Åtgärdsförslag

Mosaiklandskapets särdrag med dess småskalighet och topografi måste exponeras genom att vägen ”tar tag i terrängen”. Här bör



Landskapet mellan Linderödsåsen och Kristianstad är småskaligt och omväxlande slutet och öppet.

också ägoindelning med stengärdesgårdar, lövridåer, dungar samt utblickar över Vramsåns dalgång och Tollarp lyftas fram och betonas.

- Vägprofilen bör hållas låg och väl förankrad i landskapet.
- Snabba växlingar mellan öppna och slutna rum bör eftersträvas men med bibehållen utblick mot söder.
- Stengärdesgårdar som korsas återställes och ges en omsorgsfull avslutning.
- Lövridåer och stenmurar som avslutas tvärt kan ges en naturlig förankring genom plantering av solitärträd eller buskar.



Planerat läge för trafikplats norr om Tollarp

Trafikplats Tollarp

Förutsättningar

Landskapet präglas av ett flackt, relativt öppet landskap som vänder sig söder ut mot Tollarp och Vramsåns dalgång. Befintlig lokalväg till Träne tangerar ett sammanhängande lövskogsområde mot öster. Från skogskanten och söder ut skymtar Linderödsåsens mäktiga skogbevuxna nordsluttning.

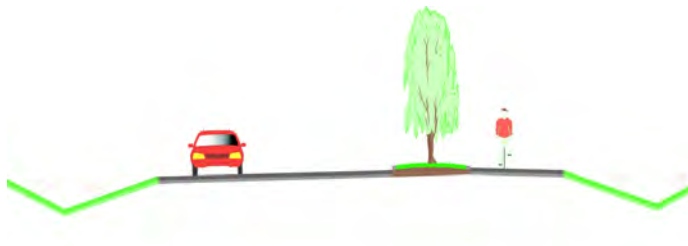
Planerad vägutbyggnad

Den nya vägsträckningen ligger i en 300 - 400 m bred vägkorridor ca 1 km norr om Tullsåkra. Trafikplatsen ansluter till befintlig lokalväg mot Tollarp som även kommer att kunna nås från flera håll.

Åtgärdsförslag

Trafikplatsen kommer att utgöra huvudentré till Tollarp. Från bron i trafikplatsen bör utblickar och kontakt med samhället prioriteras samtidigt som platsen får stöd i landskapet.

- Väglinjen läggs i en måttlig skärning som ger stöd åt den korsande bron.
- Trafikplatsen utformas med korsande väg över E22 och förankras i skogspartiet norr om Tullsåkra.
- Brokoner exponeras ut mot landskapet och kombineras med åkerhöjningar för att minimera bankens storlek.



Möjliga principsektioner för lokalvägen genom Tollarp

Lokalväg genom Tollarp

Förutsättningar

Nuvarande E22 ingår i ett övergripande vägnät och är utformad som en storskalig trafikled. Begränsad hastighet uppgår till 90 km/h förutom genomfarten i Tollarp där hastigheten är reducerad till 70 km/h.

Planerad vägutbyggnad

Befintlig väg kommer att övergå till lokalväg och mata infartstrafik mellan samhällena. Trots utbyggnad av ny förbifart väntas trafikmängden på sikt vara hög.

Åtgärdsförslag

Nuvarande väg mellan Sätaröd, Tollarp och Tings Nöbbelöv anpassas så att dess nya funktion understryks vad gäller körfälts-

bredd, vägren, sidoområden och korsningar. Genomfarten i Tollarp utformas med hänsyn till samhällets skala och de miljöer som vägen passerar.

- Vägsektion till Tollarp samhälle utformas med två körfält och separat GC-väg med en gräsbesädd skiljeremsa.
- Vägsektionen genom Tollarp ges mer stadsmässig karaktär med smalare körfält och separat GC-väg. Ytorna åtskiljs av en skiljeremsa med kantsten, träd och belysning.
- I Tollarp utformas gatumiljön med säkra gångpassager, hållplatser mm med stor omsorg och enhetligt mönster vad gäller markmaterial, belysning, skyltning etc.



Trafikplats Vä

Trafikplatser vid Tings Nöbbelöv och Vä

Förutsättningar

Trafikplatserna ligger på gränsen mellan det mosaikartade landskapet och Kristianstadslätten. Vid Tings Nöbbelöv finns ett sammanhängande skogsområde som helt omger väg E22 medan trafikplatsen vid Vä till stor del ligger öppen väster om samhället. På aktuell sträcka ligger befintlig väg plant i långa raksträckor med små vinkeländringar. Trafikplatsen i Vä har en stadsmässig utformning med två korsande broar och ramper som ligger nära huvudvägen. Broarna har mittstöd och är parabelvoutade. Belysning utgörs av grönmalade stolpar och armaturer som tillsammans med helhetsmiljön ger trafikplatsen en egen identitet.

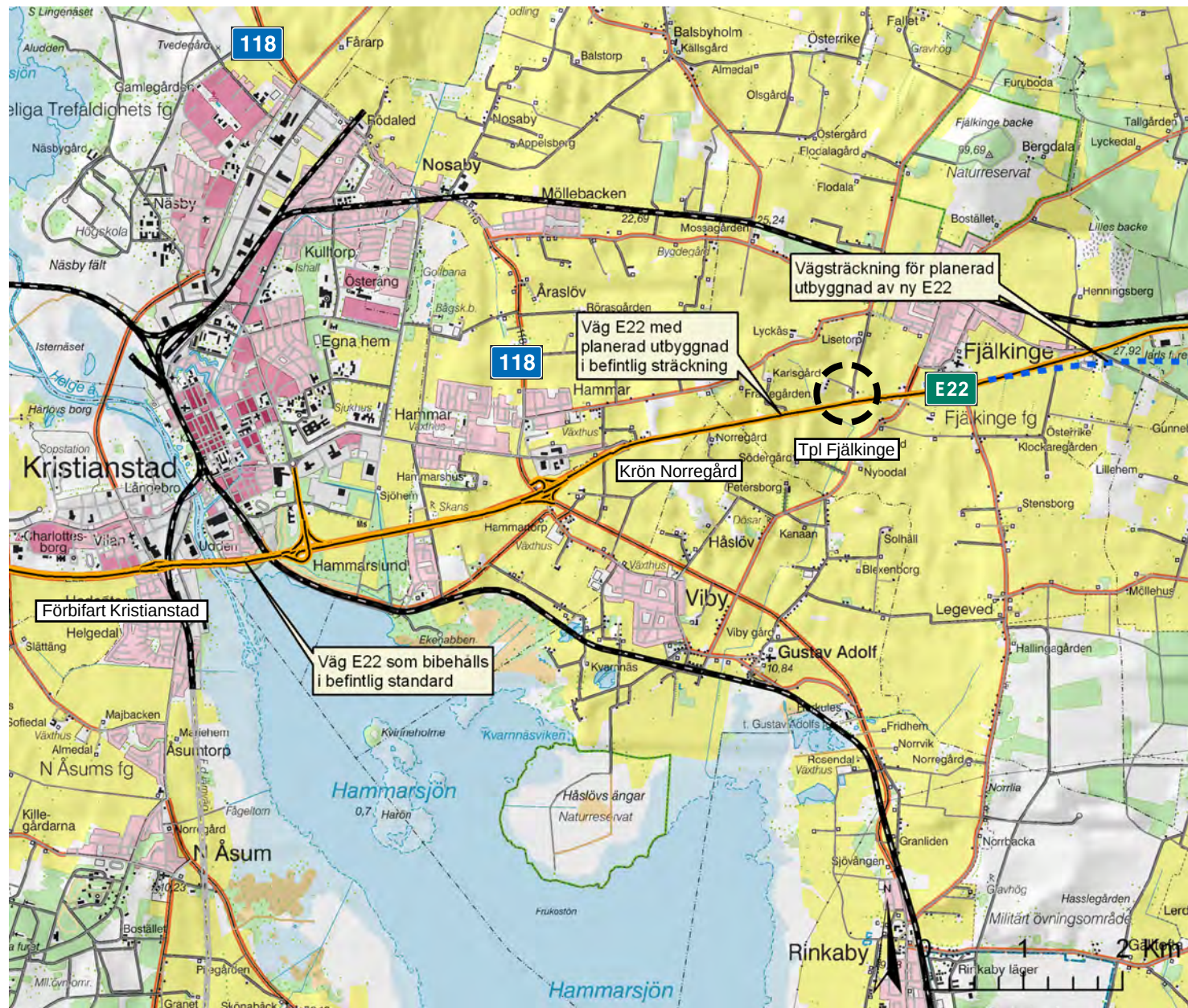
Planerad vägutbyggnad

Ny E22 kommer att ansluta till befintlig väg i skogspartiet i närheten av Sigfridslund, varifrån lokalvägen till Tollarp kopplas ihop med den nya vägen. Vid Vä kommer nuvarande väg att ligga kvar i sitt läge. Här finns dubbla körfält i vardera riktning med mitt-räcke med modern anslutning av rampsystem mm.

Åtgärdsförslag

Trafikplatserna bör underordna sig vägens övergripande utformning. Vid Vä bibehålls trafikplatsens identitet med smärre justeringar. Den nya trafikplatsen vid Tings Nöbbelöv ges en utformning som stämmer överens med nya trafikplatser öster ut både vad gäller övergripande utformning och detaljer.

- Den nya trafikplatsen tillåts annonseras öster ut med förankring i skogspartiet.
- Linjeföring genom ny trafikplats hålls nere så att bron över vägen får ett naturligt fäste.
- Ny trafikplats planteras med tall.
- Trafikplats vid Vä kompletteras med ett fåtal solitärträd.



Förbifart Kristianstad

Förutsättningar

Landskapet präglas av Kristianstadsslättens öppna och flacka karaktär där Helge å med omgivande våtmarker och Hammarsjön utgör viktiga inslag. Öster om Helge å ligger den gamla stadskärnan men staden har med tiden etablerats väster om Helge å och delvis vuxit ihop med Vä och N Åsum.

Miljön kring motorvägen som passerar stadsranden präglas av infrastrukturens "härjningar". Här finns en sammansatt miljö med korsande broar, belysning, bullerskärmar, planteringsytor etc. som tillkommit under årens lopp och som ger ett splittrat intryck.

Trafikplatsen i Härlöv har kompletterats med mittbarriärelement, s.k. Tricbloc vilket helt stjälar utsikten från bron över det enastående platta landskapet mot söder. Miljön kring passagen över Helge å har delvis växt igen med träd och buskvegetation som delvis skymmer utblickarna över vattnet. Vid trafikplatserna Kristianstad och Hammar är vägmiljön hårt belastad av mängder av stolpar med vägbelysning som är åldrad. Flera av broarna är försedda med effektbelysning från markmonterad armatur.

Planerad vägutbyggnad

Planerad ombyggnad av E22 innebär att nuvarande väg i stort bibehålls med vissa justeringar. Trafikplatsen i Härlöv ändras för att tillgodose ny trafikföring. Ljussättning av vägbelysning i flera punkter är föremål för översyn. Vägmiljön i sin helhet såväl i trafikplatser som mellanliggande sträckor rustas upp och ses över samtidigt som befintliga miljövärden tillvaratas.



Trafikplats Vilan



*Väg E22 mellan Kristianstad och Vä.
Mittbarriären förtar utblicken i landskapet.*



Passage över Helge å

Åtgärdsförslag

Förbifart Kristianstad lyfts fram som målpunkt och central huvudort utmed E22. Motorvägen ges en stadsmässighet som manifesteras genom enhetlighet och detaljutformning. Väl avvägda effekter tillåts exponeras och framhävas.

- Broar rustas upp och förses med nya räcken och dekorbalk som färgsätts.
- Hårdgjorda ytor under broarna ersätts med enhetligt markmaterial.
- Barriärelement med grön mittremsa träd och effektljussättning vid Härlöv
- Samlat grepp av funktionell ljussättning kring trafikplatser, infartsleder och broar. Utforma enhetligt system för stolpar och armaturer.

- Effektljussättning av broarna utmed förbifarten.
- Passage över Helge å gallras för att skapa utblickar.
- Effektljussättning av popplar som speglas i vattnet norr om bropassage.
- Utbyte av broräcken samt tydlig annonsering av bron med skyltar.
- Bullerskärmar ges ett samlat uttryck med enhetlig färgsättning.
- Kompletteringsplantering med solitärträd i trafikplatserna som förankrar brofästen och ger ett tema för stadens stadsmässighet.
- Grönytor i trafikplatser, kring broar och infartsleder intensifieras till högre skötselnivå.
- Ev. konstnärlig utsmyckning av trafikplatserna följs upp tematiskt i infartslederna till Kristianstad.

Krönet vid Norregård

Förutsättningar

Nuvarande E22 följer en rak linje över höjdpartiet nära Norregård. I detta parti möts två dominerande landskapstyper som upplevs olika beroende på vilket håll man färdas. Mot väster breder den öppna och flacka Kristianstadslätten ut sig med tätorten och lasarettet som dominerande landmärke. I nordost tecknar sig däremot Fjälkinge Backe och Lille Backe i fonden med tilltagande rumslighet i form av lövridåer och skogsbestånd. Vägen passerar krönet tvärt och ger linjeföringen ett stumt intryck.

Planerad vägutbyggnad

Ny motorvägsträckning följer befintlig väg som kommer att breddas. Den förbättrade vägstandarden väntas medföra vissa ingrepp i form av skärningar och bankar.

Åtgärdsförslag

Passagen över krönet vid Norregård bör framhävas eftersom platsen skiljer olika landskapstyper åt. Höjdpartiet ska ge möjlighet till fina utblickar och kontakt med viktiga landmärken. Här gäller det att hålla landskapet öppet, ta vara på utblickarna och anpassa vägen till bästa möjliga linjeföring.

- Väglinjen utformas så passagen över krönet ger optisk ledning.
- Vy över Kristianstad med lasarettet som landmärke hålls fri.
- Vy över Fjälkinge Backe och Lille Backe hålls fri.
- Bullerskärm mot Norregård utformas som stödmur av sten i kombination med åkerhöjning.

Vy mot Kristianstad lasarett



Krönet vid Norregård



Fjälkinge Backe





Poppelrader utmed befintlig väg vid Fjälkinge

Trafikplats Fjälkinge

Förutsättningar

Landskapet är svagt böljande med lövridåer och bebyggelse som skapar relativt tydliga rum. Norr om befintlig vägkorsning som utgör infart till Fjälkinge anar man bebyggelsen i samhället. Nuvarande väg skär genom en åsrygg strax väster om infarten till Fjälkinge där stora slänter exponeras mot vägen.

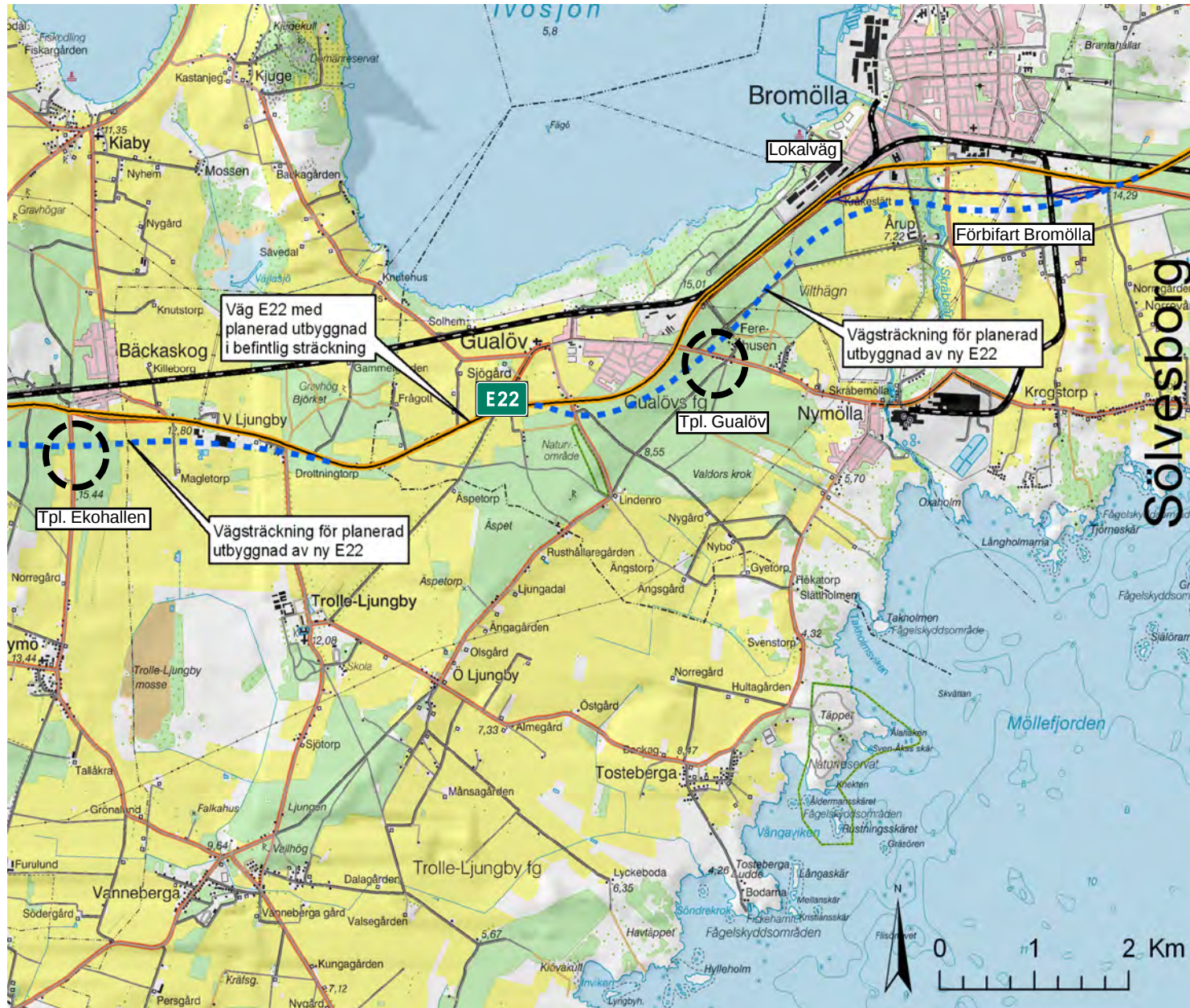
Planerad vägutbyggnad

Motorvägen kommer att följa befintlig väg som breddas och den nya trafikplatsen är lokaliserad till åskanten mot höjdpunkt med skärningarna. Trafikplatsen utformas med korsande lokalväg över motorvägen. Lokalvägen till samhället anslutes i en cirkulationsplats till befintlig väg. Bullerskärmar i form av jordvallar kommer att byggas på vardera sidan om vägen öster om trafikplatsen.

Åtgärdsförslag

Trafikplatsen och passagen förbi samhället ges en tydlig identitet som anknyter till det omgivande landskapet.

- Trafikplatsen ges en stram karaktär med plantering av högresta popplar i rader.
- Bullerskärmar i form av jordvallar kommer att byggas på vardera sidan om vägen öster om trafikplatsen.
- Bro och popplar effektbelyses.



Fjälkinge–Gualöv

Förutsättningar

Landskapet är relativt flackt med skogsbestånd, lövridåer och alléer som ger ett omväxlande intryck. Tre större skogsområden bestående av barrskog och blandskog delar upp landskapet i mindre sekvenser och ger en viss rytm utmed vägen. De mellanliggande öppna landskapsrummen präglas av Stärkelsefabriken i V Ljungby samt allén mot Trolle-Ljungby från Gualöv.

Planerad vägutbyggnad

Motorvägen kommer att gå i ny sträckning mellan Fjälkinge och Bäckaskog. Nuvarande väg som inte berörs kommer att övergå till lokalväg. Ny lokalväg byggs där motorvägen går i befintlig sträckning. En ny trafikplats för anslutning av Bäckaskog och Ekohallen byggs vid Jarls Fure och planskilda korsningar för lokalvägar anordnas.

Åtgärdsförslag

Den aktuella vägsträckan bör tillvarata befintliga värden som utgör viktiga element i landskapet för orientering och förståelse av miljön. Övergångar mellan skogspartier och öppet landskap ägnas särskild omsorg vad gäller återställande av mark och kompletteringsplantering. I fonden av bryn och exponerade slänter kan örtrika fältskikt anläggas.

- Trafikplatsen i skogspartiet vid Jarls Fure ges tydlig identitet genom karaktärsfull plantering av växtlighet som anknyter till miljön.
- Ljussättning av trafikplats utformas med effektbelysning av bro och vegetation.
- Fri sikt mot stärkelsefabriken vid V Ljungby eftersträvas.
- Allén till Trolle-Ljungby bevaras intakt.

Lokalvägen mellan Fjälkinge och Gualöv

Förutsättningar

Nuvarande E22 är anpassad för hög hastighet och trafikintensitet. Nuvarande hastighetsbegränsning uppgår till 90 km/h är bitvis sänkt till 70 km/h. Vägen passerar nära Ekohallen och tangerar bebyggelsen vid Bäckaskog och en samling bostäder vid V Ljungby.

Planerad vägutbyggnad

Befintlig väg kommer att övergå till lokalväg som försörjer omgivande bostäder och samhällen. Vissa anpassningar av lokalvägens utformning kommer att göras för att den ska bli attraktiv för den långsamtgående trafiken. Det kan gälla ombyggnad av korsningar och minskning av vägbredd.

Åtgärdsförslag

Befintlig väg mellan Fjälkinge och Gualöv anpassas till dess nya funktion. Vägsektionen föreslås ändras så att en GC-väg kan inordnas i den befintliga sektionen. Korsningar och sidområden utformas med hänsyn till oskyddade trafikanter rörelsemönster. Passagen förbi Ekohallen utformas med syfte att skapa en helhetsmiljö med hänsyn till förbipasserande och det stora antal besökare till affärsanläggningen.

- Vägsektion föreslås utformas med två körfält och separat GC-väg med en gräsbesädd skiljeremsa.
- Vid Ekohallen utformas vägmiljön ordnat med alléplantering där övergångsställen, busshållplatser och rastplats inordnas i en gemensam struktur vad gäller växter, markmaterial utrustning och skyltning.



Befintliga tallar i det planerade läget för trafikplats Gualöv

Trafikplats Gualöv

Förutsättningar

Landskapet karaktäriseras av hedtallskog med inslag av tät buskvegetation. Området präglas främst av glest vuxna högresta tallar med fältskikt av tät ris, mossor och låga örter. I området finns även fornlämningar.

Planerad vägutbyggnad

Ny motorväg kommer att gå ett stycke in i skogspartiet från Gualöv och korsa lokalvägen som leder ner till Nymölla. Den nya trafikplatsen placeras i direkt anslutning till befintlig lokalväg som kommer att ges en ny sträckning parallellt med den gamla. En separat cykelväg kommer att ledas genom trafikplatsen.

Åtgärdsförslag

Karaktären i den nya trafikplatsen ska helt anpassas till tallskogens högresta karaktär som för tankarna till katedraler med slanka pelarrader.

- Samtliga träd som ligger utanför riskzonen för oeftergivliga föremål mäts in och sparas. Även träd inom trafikplatsens ramper bevaras på motsvarande sätt.
- Fältskikt bevaras i så stor utsträckning som möjligt.
- Befintligt fältskikt som tas bort i väglinjen tillvaratas och används som beklädnad av bakslänter och för att laga markingrepp.
- Buskskikt kring vägen röjs ut för att skapa genomsikt och rumslighet under tallarnas krontak.
- Bro och tallvegetation i trafikplatsen ljussätts med effektbelysning.



Befintlig väg E22 genom Bromölla

Lokalvägen genom Bromölla

Förutsättningar

Befintlig E22 går genom utkanten av Bromölla och utgör en kraftig barriär genom samhället. Vägen har karaktären genomfartsväg och är utformad för hög hastighet. Genom bebyggelseområdet är dock hastigheten reducerad till 70 km/h. Passagen av Skräbeån är knappt märkbar på grund av den strandvegetation som omger vattendraget.

Planerad vägutbyggnad

Befintlig väg kommer att övergå till lokalväg och mata trafik till bostäder och verksamhetsområden i Bromölla och Gualöv. Viss anpassning av lokalvägens utformning kommer att göras för att göra den funktionell för lokaltrafiken.

Åtgärdsförslag

Befintlig väg genom Bromölla ges en stram gatukaraktär med separat GC-väg. På vägvsnittet genom samhället anpassas vägen till s.k. miljöprioriterad väg som tar ner känslan av genomfartsled i samhället.

- Vägsektionen genom Bromölla ges mer stadsmässig karaktär med smala körfält och separat GC-väg. Ytorna åtskiljs av en skiljeremsa med kantsten, träd och belysning.
- Genom Bromölla samhälle utformas lokalvägen som gatumiljö med övergångsställen, hållplatser etc. Stor omsorg läggs på enhetlighet vad gäller markmaterial, markutrustning, belysning, skyltning etc.
- GC-väg från Årup föreslås läggas i ett stråk som nyttjar befintlig allé och dras ner under motorvägsbron som korsar Skräbeån.

Förbifart Bromölla

Förutsättningar

Landskapet söder om Bromölla utgörs av ett karaktäristiskt Herrgårdsskapslandskap med omväxlande öppna åkrar och lövskogsbestånd. Här ligger Årups gård med allé och godsanläggning som satt sin prägel på omkringliggande landskap. Genom området meandrar Skräbeån som omges av frodig strandskog. Parallellt med denna följer en allé från godset in mot Bromölla. Öster om vattendraget planerar kommunen framtida exploatering med verksamhetsområden.

Planerad vägutbyggnad

Motorvägen kommer att gå norr om Herrgårdsmiljön till Årups gård och följa parallellt med befintlig E22. Planskilda kosningar med motorvägen kommer att ske med en GC-väg samt en lokalväg till Nymölla på vardera sidan om ån. Strax öster om trafikplats Bromölla ansluter ny motorväg till befintlig E22. I trafikplatsen kopplar två cirkulationer samman ramperna med korsande lokalväg. För att minska bullerstörning från motorvägen kommer skärmar att sättas upp vid passage över Skräbeån och vid Årups gård.

Åtgärdsförslag

Passagen förbi Bromölla bör tillvarata möjligheterna att exponera bebyggelsen i Bromölla, herrgårdsmiljön samt Skräbeån. Mellan

trafikplatsen och Skräbeån utformas motorvägens sidoområden med stadsmässighet mot vägens norra sida. Utrymmet mellan vägen och framtida bebyggelse skall utformas så att kontakt med framtida bebyggelse är möjlig. Utformning av närområden mellan motorväg och framtida exploateringsområde samordnas med kommunen.

- Bullerskärmar i form av ljudsorberande barriärelement placeras nära vägen vid allén och förses med transparenta påbyggnadsskärmar.
- Bro över över Skräbeån förses med nytt broräcke och bullerdämpande glasskärm. Vegetationen närmast bron öppnas upp för att skapa kontakt med vattendraget.
- GC-vägen dras ner till Skräbeån och passerar nära vattnet under motorvägen .
- Miljö kring vägporten utformas så att den upplevs rymlig och inbjudande. Utrycket bör vara stadsmässigt i linje med framtida exploatering.
- Mellan trafikplatsen och Skräbeån på motorvägens norra sida planteras en rad kraftfulla träd. Grönytorna ges god skötsel.



Årups gård



6 REKOMMENDATIONER FÖR FORTSATT ARBETE

6.1 Utformningsfrågor i arbetsplan och byggghandling

Gestaltningsprogram för arbetsplan

För att överbrygga tankegångar och ställningstaganden från vägutredningsskedet bör korridorens placering och utbredning förklaras och motiveras. Det kan gälla avgörande ställningstagande om lämplig utformning i plan och profil samt möjligheter till vägens följsamhet i landskapet. Till synes okänsliga ingrepp i landskapet kan i ett övergripande perspektiv innebära att vägen ges en harmonisk linjeföring som är av betydelse för såväl åskådaren i landskapet som trafikanten. Här kan t ex. kompletterande åtgärder med vegetationsbehandling mm ha en avgörande betydelse för slutresultatet.

Ett gestaltningsprogram för arbetsplan kan innehålla en situationsplan som tydligt illustrerar hur vägen med sidområden har utformats vad gäller slänter, terrängmodellering, vegetation mm. Av planen bör tydligt

framgå vilka områden som kommer att bearbetas under utbyggnadsskedet.

Till planredovisningen bör upprättas en beskrivning av föreslagna åtgärder med tänkbara alternativ och kritiska sektioner. Beskrivningen kan med fördel hänga samman med situationsplanen. Här kan viktiga detaljredovisningar med principsektioner och elevationer på vägar, broar, dagvattendammar etc. med fördel läggas in för att ge en så komplett bild som möjligt av den estetiska ambitionen.

Till beskrivningen och situationsplanen tas relevant illustrationsmaterial fram i form av planutsnitt, sektioner samt fotomontage.

Materialet sammanställs och infogas som bilaga till arbetsplanen och svarar bland annat på nedanstående frågor:

Vilka ställningstaganden har gjorts under tidigare skeden?

Vad är gjort i detta skede?

Vad behöver göras i nästa skede?

Gestaltningssbeskrivning i bygghandlingsskedet

Gestaltningssprogrammet i arbetsplanen ligger till grund för detaljutformning med tekniska beskrivningar som inarbetas i bygghandlingen.

Som underlag för byggprocessen revideras och fördjupas gestaltningssprogrammet som tagits fram under tidigare skeden. Situationsplan med vidhängande beskrivning och illustrationer kan med fördel infogas som bilaga till bygghandlingens tekniska beskrivning.

Gestaltningssprogrammet med illustrationsmaterial är värdefullt som planeringsunderlag och information för byggprocessens genomförande. Det kan gälla redovisning av referensobjekt vad gäller t ex. hur naturstensmurar ska utformas, ingrepp i vegetation ska genomföras, anpassning av anlagda ytor till befintlig mark, ljussättningsprinciper osv.



KÄLLOR OCH LITTERATUR

Litteratur

- Alla tiders Landskap*, Svenska Turistföreningen, 1994
Bygga broar, Arkitekturmuseet, 1992
Från Bjäre till Österlen - Skånska natur- och kulturmiljöer, Länsstyrelsen i Kristianstads län, 1996
Bättre stadsinfarter - exemplet Helsingborg, Gröna Fakta A8, Movium, 1994
Gestaltningssprogram - en vägledning, VV-publikation 2001:65
Hur arbetar Vägverket med gestaltning i verkligheten? - tre fallstudier, Vägverket Region Stockholm, 2001
Odlingslandskapet - en lång markanvändningshistoria, Riksantikvarieämbetet, Stockholm, 1996
Road form & Townscape, McCluskey Jim, 1992
Skåne på diagonalen, Stencil 87:10, Institutionen för landskapsplanering, SLU, Alnarp, 1992
Skånska bygder - vårt odlingslandskap genom tiderna, Länsstyrelsen i Skåne län
Svenska landsvägsalléer - Stad och Land nr. 140, Bengtsson Rune et al, SLU Alnarp, 1996
Södra infarten till Sundsvall - En pilotstudie för bättre stadsinfarter, Stad och Land nr 132: 1995, Schibbye Bengt, Movium, Alnarp
Väckrare väg - arkitektoniska kvalitetsfrågor i väghållningen, VV-publikation 1997:88
Visualiseringsmetoder, Varming Michael, Statens Byggeforskningsinstitut, Arkitektens förlag, 1997
Vägar - kvalitetsprogram för vägarkitektur, VV-publikation 1999:102
Vägars kulturvärden, Riksantikvarieämbetet, Stockholm, 1997
Vägen runt byn - en studie av förbi- och genomfarter vid några mindre orter, Arkus, 1998
Väggkantsfloran, Vägverket, Borlänge, VV-publikation 1999:40
The Merritt parkway, Radde Bruce, New Haven & London, Yale University, 1993
Trafikantupplevelse på väg, Stad och Land, nr 142:1996, Bucht E, Pålsta Y, Wingren C, Movium, Alnarp, 1996

Utredningar

- Gestaltningssprogram för E22 Fogdarp - Vä*, Vägverket Region Skåne, sept.2000
Vägutredning Hurva - Fogdarp, VBB Viak, 1999
Vägutredning Fogdarp - Hörby Norra, TRAVIA, 2000
Vägutredning Hörby Norra - Vä, Tyréns, 2001
Vägutredning Fjälkinge - Gualöv, Vägverket Konsult, 2001
Arbetsplan Förbi Bromölla, Tyréns 1997
Arbetsplan Kristianstad - Fjälkinge, Tyréns 2000