

## GESTALTNINGSPROGRAM

# E65 Svedala - Börringe

Svedala kommun, Skåne län

Vägplan, 2021-04-16

Projektnummer: 148277



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltningsprogram - E65 Svedala - Börringe

Författare: Charlotte Wingårdh och Fanny Rading Heyman, ÅF Infrastructure

Dokumentdatum: 2021-04-16

Ärendenummer: TRV 2015/21082

Projektnummer: 148277

Version: 3.0

Utgivare: Trafikverket

Projektledare: Johan Månsson

# Innehållsförteckning

1	INLEDNING.....	4
1.1	Bakgrund .....	4
1.2	Syfte med gestaltungsprogram.....	4
1.3	Omfattning och avgränsningar .....	5
2	LANDSKAPET IDAG .....	6
2.1	Omgivande landskap .....	6
3	GESTALTNINGSMÅL OCH RIKTLINJER.....	8
4	GESTALTNINGSFÖRSLAG .....	15
	<i>Delområden ny E65.....</i>	<i>16</i>
4.1	Delområde 1, Perstorps gård .....	16
4.2	Delområde 2, Ravinen.....	18
4.3	Delområde 3, Trafikplats Sturupsvägen, dagvattendamm Håkanstorpsvägen och rastplats .....	20
	<i>Delområden befintlig E65.....</i>	<i>31</i>
4.4	Delområde 4, Befintlig rastplats .....	35
4.5	Delområde 5, Cirkulationsplats .....	36
5	REKOMMENDATIONER INFÖR FORTSATT ARBETE .....	39
6	REFERENSER .....	40

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Väg E65 är en av de nationella huvudvägarna i Skåne och utgör en vägpassage lokalt, regionalt så väl som nationellt och internationellt. Vägen utgör en viktig pendlingsväg mellan Malmö och Ystad och ansluter till väg 813 som leder till Malmö airport. Vägen har också en stor betydelse för godstrafiken mot Ystad hamn och transittrafik till Bornholm. Under perioder är vägen tungt trafikerad av pendlingstrafik och godstrafik. Både E65 och väg 813 är olycksdrabbade vägar där många viltolyckor förekommer. Nuvarande utformning med 2+1 väg och cirkulationsplats vid väg 813 genomfördes år 2007 som en temporär åtgärd för att förbättra säkerheten för svängande trafikströmmar till och från väg 813.

En ny dragning av väg E65, mellan Svedala och Börringe, har föreslagits för att förbättra trafiksäkerheten och kapacitetsbehoven. E65 ska byggas om till motorväg fram till strax öster om ny trafikplats med väg 813, därefter utformas som 2+2 väg. Befintlig väg E65 avses ingå i det sekundära

vägnätet och åtgärder ska genomföras för att minimera befintlig vägdragnings barriäreffekt samt åstadkomma en landsvägskaraktär.

Sedan tidigare har en översiktlig landskapsanalys, PM gestaltungsavsikter samt en fördjupad landskapsanalys tagits fram i projektet. Dessa dokumentet har utrett befintliga förutsättningar inom området så som landskapstyper och landskapskaraktärer, riksintressen, natur- och kulturvärden samt kartlagt områden med särskilt intresse ur ett gestaltungsprogram. Dessa dokument ligger till grund för det aktuella gestaltungsprogrammet.

## 1.2 Syfte med gestaltungsprogram

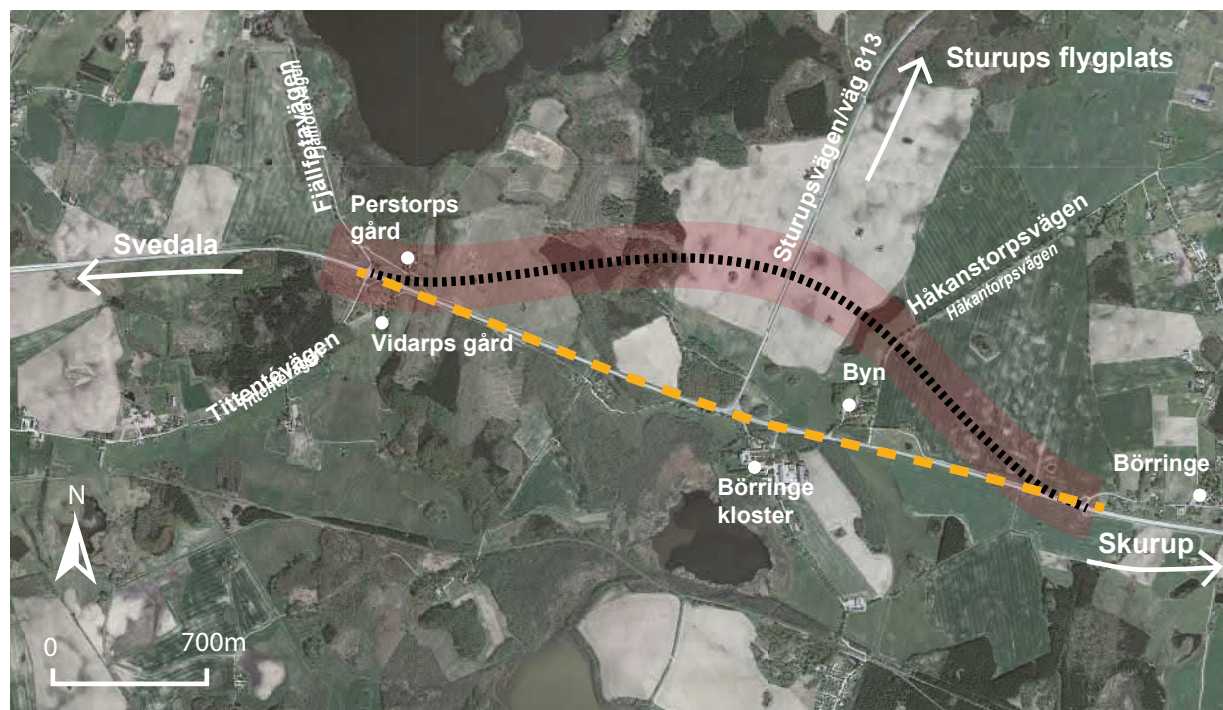
Gestaltungsprogrammet är ett dokument som syftar till att vara vägledande för projekteringen i nästa skede, att fungera som en koppling mellan vägplan och byggskede gällande gestaltungsfrågorna.

Gestaltungsprogrammets övergripande mål är att föreslå åtgärder som förstärker positiva effekter och förmildrar utbyggnadsförslagets negativa effekter på befintlig landskapsbild samt att föreslå åtgärder som bidrar till att förtydliga trafikmiljön ur ett trafikantperspektiv.

Gestaltungsprogrammet ska behandla projektets riktlinjer och ambitioner samt sammanfatta gestaltungsarbetet som har genomförts under planskedet. Där gestaltungsavsikterna svarar på frågan vad det är som ska uppnås i projektet ur gestaltungs-synpunkt, så svarar gestaltungsprogrammet på hur detta ska genomföras på en övergripande nivå. Programmet är ett levande dokument som fördjupas och uppdateras under hela planläggningsprocessen, men har sin tyngdpunkt under det skede som benämns samrådshandling. Det ska innehålla motiveringar för valda ställningstaganden och lösningar, samt rekommendationer för fortsatt arbete.

### 1.3 Omfattning och avgränsningar

Ny väg föreslås dras norr om befintlig E65 och över Sturupsvägen. Anslutningspunkter till befintlig E65 västerut är i höjd med Perstorps gård. Österut ansluter ny föreslagen vägdragnings strax väster om Börringe. Ny föreslagen vägdragnings är cirka 6 km lång, se figur 1.



Figur 1. Bild över utredningsområdet samt med aktuell vägkorridor i rött och befintlig E65 i gul streckad linje.

## 2 Landskapet idag

### 2.1 Omgivande landskap

Nya väg E65 dras genom en variation av landskapskaraktärer med höga natur- och kulturvärden. Närheten till Börringe kloster har präglat området starkt de senaste århundrandena. Vägområdet ligger cirka 4,5 km söder om Malmö Airport, Sturups flygplats.

Omgivningen utgörs av öppet och sammanhängande jordbrukslandskap som har en svag böljande topografi med inslag av åkerholmar och märgelgravar som bryts av uppvuxen och sammanhållen skogsvegetation i form av löv- och barrskog.

I landskapet finns inslag i form av småskalig gårdsbebyggelse samt äldre alléplanteringar, märgelgravar och odlingsrösen som indikerar på det omgivande landskapets historik och höga kulturvärden. Störst variation av landskapskaraktärer bedöms finnas väster om Sturupsvägen där öppet jordbrukslandskap, tät skogsvegetation och småskalig gårdsbebyggelse

bryter av varandra med korta avstånd. Öster om Sturupsvägen breder större och mer sammanhängande ytor ut sig, som främst utgörs av jordbruksmark.

Ett sammanhängande skogsområde med en ravin, se figur 5, går mellan Fjällfotasjön norr om befintlig E65 och Börringesjön söderut. En viltstråkkorridor för kronhjort följer ravin. Skogsområden och viltstråkkorridoren har dock fragmenterats i samband med att befintlig E65 byggdes.

Den nya föreslagna vägkorridoren ligger inom riksintresse för naturmiljö, kulturmiljövård samt för det rörliga friluftslivet. De framtagna landskapsanalyserna redovisar mer detaljerat de olika landskapstyperna, karaktärerna samt natur- och kulturvärden längs med ny föreslagen vägdragning och befintlig E65.



Figur 2. Perstorps gård, till vänster syns en jätteek, bakom skymtar befintlig E65.



Figur 3. Befintlig dagvattendamm öster om Sturupsvägen.



*Figur 4. Allé längs med Håkantorpsvägen*



*Figur 5. Vy över bäckfåran som går genom ravinen.*

## 3 Gestaltningens mål och riktlinjer

### 3.1 Gestaltningens mål

Detta kapitel redovisar övergripande rekommendationer och generella riktlinjer för vägrummet samt utformningen av sidoområdena längs med den nya vägsträckan. De tidigare framtagna gestaltningsavsikterna har utgjort utgångspunkten samt formulerat målbilden för gestaltningsarbetet. Riktlinjerna för gestaltning ska bidra till att besvara hur projektets gestaltningsavsikter samt gestaltningens mål ska uppnås. Riktlinjerna och målbild ska bidra till att åstadkomma en samordnad arkitektonisk helhet för vägsträckan och ligger till grund för vidare bearbetning i byggskedet.

Det övergripande gestaltningens mål är att ny vägutformning ska utformas med stor hänsyn till omgivande landskap- och bebyggelse karaktär och kvaliteter. Vidare ska ny vägdragning utformas så att trafikanten erbjuds en säker, attraktiv och orienterbar trafikmiljö. Utformningen ska sträva efter att begränsa vägens fysiska intrång i den omgivande miljön med hänsyn till befintliga kultur- och naturvärden.

Ny vägdragning av väg E65 ska gestaltas för att uppnå en samlad arkitektonisk helhet samtidigt ska trafikanten uppleva en omväxlande miljö med utblickar till omgivande landskap. Utformning ska ta hänsyn till och, i den mån det är möjligt, minimera intrång på värdefulla områden i form av den öppna och kuperade åker- och jordbruksmarken med inslag av odlingsrösen, märkegravar och alléer och de mer slutna skogspartierna.

Mål för lokalisering och gestaltning av ny vägdragning och åtgärder för befintlig E65 är att åstadkomma en ökad förståelse samt läsbarhet för omgivande landskap med höga kulturhistoriska värden. Gestaltning ska även underlätta orienterbarhet för trafikanten.

Viktiga strukturer som har brutits i samband med att befintlig E65 byggdes, ska om möjligt, återskapas och vägens barriäreffekt ska minskas, både fysiskt och visuellt.

### 3.2 Vägens inre och yttre rum

Vägens inre och yttre rum handlar om trafikantens närmiljö respektive vägens relation till omgivande

landskap och bebyggelse. Målen för vägsträckans utformning och gestaltning kan skilja sig åt beroende på om man vänder sig inåt eller utåt i vägrummet. Gestaltningen för vägsträckan har som avsikt att hantera båda dessa perspektiv.

Målen för vägens inre rum relaterar till trafikantens perspektiv. I gestaltningen av det inre rummet eftersträvas en konsekvent och tydlig utformning som underlättar trafikantens orienterbarhet och samspelar med aspekter gällande trafiksäkerhet. Det inre rummet präglas bland annat av den utrustning som är nödvändig för den aktuella vägsträckan; räcken, belysning, skyltar och konstbyggnader. Vägens inre rum kan också präglas av en medveten användning av vegetation för att inrama, skapa utblickar eller skärma av vägrummet mot omgivande landskap. För den aktuella vägsträckan som idag omges av en variation av landskapskvaliteter är det viktigt att skapa en naturlig övergång och koppling mellan vägens inre samt yttre rum.

Vägens yttre rum relateras till ett åskådarperspektiv. Det övergripande målet med utformningen av det yttre rummet är att anpassa



ombyggnaden av vägen till värden och strukturer i det omgivande landskapet. Avsikten med gestaltningen är att skapa en så tilltalande miljö som möjligt för betraktaren vid sidan av vägen. Det är framförallt boende vid Perstorps och Vidarps gård samt Börringe som bedöms beröras av den nya vägsträckan. Broar och den nya trafikplatsen är inslag som kommer påverka vägens yttre rum. Eftersom vägen dras genom ett område utpekat som riksintresse för det rörliga friluftslivet är det av vikt att minimera intrycket av den nya vägen som en barriär i landskapet, både fysiskt och visuellt samt för att möjliggöra och tillgodose befintlig viltpassage.

### 3.3. Gestaltungsriktlinjer

I samband med gestaltungsavsikterna har övergripande riktlinjer för den nya vägdragningen formulerats. Kapitlet är ett strukturerat efter följande underrubriker under vilka övergripande gestaltungsriktlinjer och rekommendationer utvecklas:

- *Vägen och utformning av sidoområden*
- *Byggnadsverk*
- *Landskapselement*
- *Väganläggning*
- *Befintlig E65*

#### Vägen och utformning av sidoområden

Vägens placering, i plan och profil, ska möjliggöra utblickar mot omgivande landskap med kulturbärande element såsom alléer, mörkelgravar och odlingsrösen. Vägutformning ska utgå ifrån landskapets skala för att uppnå en känsla av en integrerad placering i landskapet vilket ska vara möjligt att uppleva både från vägen och omgivningen. Sidoområdena ska utformas och anpassas efter omgivande topografi för att förankra vägen i det omgivande landskapet. I anslutning till befintlig bebyggelse bör åtgärder genomföras för att minimera negativa effekter av ny vägdragning. I skogsområden föreslås att vegetationsjorden banas av i byggskedet för att sedan läggas på slänten för att bibehålla en naturlig växtflora.

#### **Vägrummet**

Föreslagen vägdragning utformas med motorvägsstandard fram till Sturupsvägen och därefter som 2+2 väg.

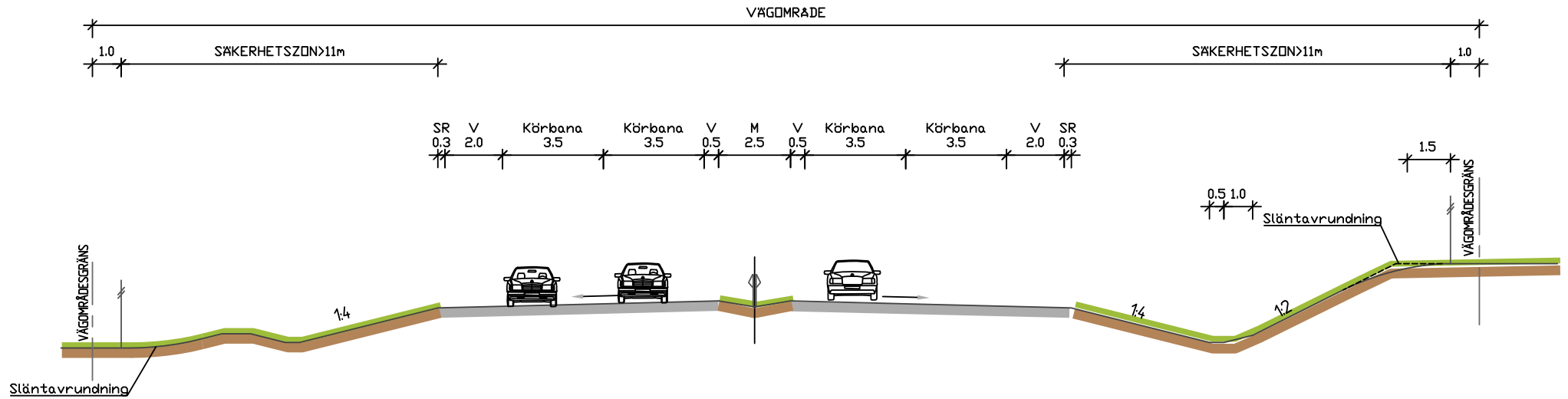
Sträckan som anläggs som motorväg utformas med två 3,5 meter breda körfält i vardera riktning. En 2,5 meter bred mittremsa, förslagsvis grässådd, med vägräcke separerar körriktningarna. Öster om Sturupsvägen övergår ny E65 till 2+2 väg med två 3,5 meter breda körfält i vardera riktning. Mittremsan smalnas av till 0,5 meter samt markeras med vägmålning, detta med syfte att ansluta till befintlig E65:as mittremsa österut.

Den föreslagna vägen går på flera ställen i skärning. Längs dessa sträckor är inre släntlutningen 1:4, yttre dikesslänt 1:2, dikesdjupet 0,6 meter och dikesbotten 0,5 meter bred, se typsektioner figur 6 och 7. Där räckan finns utmed sträckan är släntlutningen 1:2.

#### **Sidoområde**

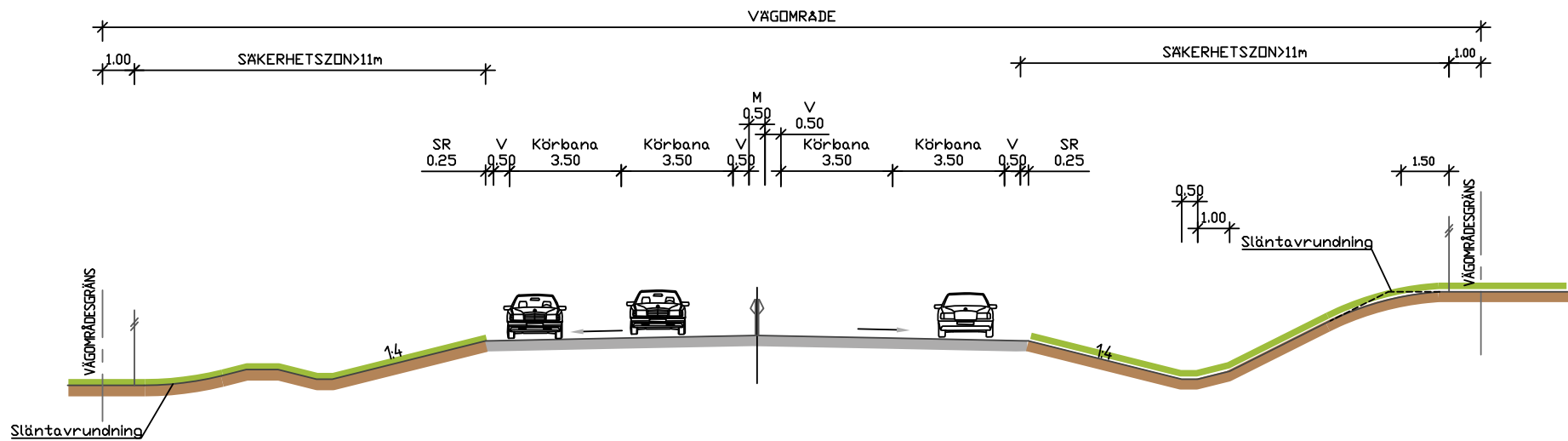
Vägdragningen kommer till stor del dras genom

## TYPSEKTION MOTORVÄG 21,5 M, 110KM/H



Figur 6. Typsektion för nya E65 som fyrfilig motorväg med totalbredd 21,5 meter. Typsektion är aktuell från Perstorps gård till strax öster om Sturupsvägen.

## TYPSEKTION 2+2, 16,5 M, 100KM/H



Figur 7. Typsektion för nya E65 som 2+2 väg med mitträcke med totalbredd 16,5 meter. Typsektion är aktuell öster om Sturupsvägen till i höjd med Börrige där ny E65 ansluter till befintlig E65.

jordbruksmark och längs med vissa sektioner genom uppvuxna skogspartier. Eftersom vägen dras ny bör släntskärningar och bankuppbyggnad till stor del anläggas med hänsyn och anpassas till omgivande topografi, detta ska ske genom att släntkrön och slänthöjder anpassas och ansluter till befintliga höjder. Längs med sektionerna där vägen dras genom öppet åkerlandskap och ansluter till täta skogspartier ska vägutformningen följsamt anpassas till omgivande skala och eftersträva en naturlig övergång med släntavrundning.

## Byggnadsverk

Gestaltningssyftet för nya byggnadsverk är att de ska utformas med hänsyn till omgivande topografi och landskapsbild. Utformning ska signalera en samhörighet till platsen genom anpassning av placering och skala. Ytmaterial och utrustning ska smälta in naturligt i omgivande landskap för att minimera att nya byggnadsverk upplevs som dominerade element i landskapet.

Fem stycken byggnadsverk anläggs längs med den nya vägdragningen; faunabro vid ravinen, vägbro

vid ny trafikplats över Sturupsvägen, vägbro vid Tittentévägen över E65, vägbro väster om Börringe by samt bro över E65 vid Håkanstorpsvägen.

I anslutning till ravinen anläggas en vägbro för att möjliggöra en säker och anpassad viltpassage. Den föreslagna bron utformas som en faunabro med passage under för att undvika att skära av viktiga viltstråk. Se mer under kapitel 4.2. Delområde 2, Ravinen.

Ny trafikplats anläggs i form av vägbro över den nya vägdragningen och ansluter till befintliga Sturupsvägen genom två droppar med anslutande på- och avfartsramper. Bron utformas som balkbro alternativt som snedbensbro. Se kapitel 4.3 Delområde 3, Trafikplats Sturupsvägen inklusive dagvattendamm och rastplats för en närmare beskrivning av utformningen.

Även vägbro mellan Tittentévägen och Fjällfotavägen över E65 föreslås utformas som balkbro alternativt som snedbensbro.

Öster om trafikplatsen och dagvattendammen leds Håkanstorpsvägen på bro över E65:an. Bron

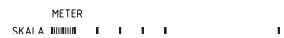
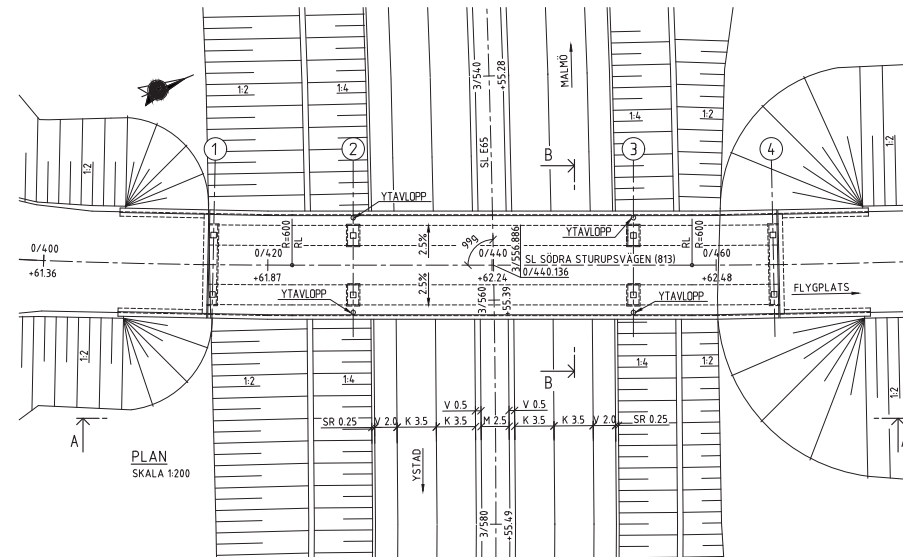
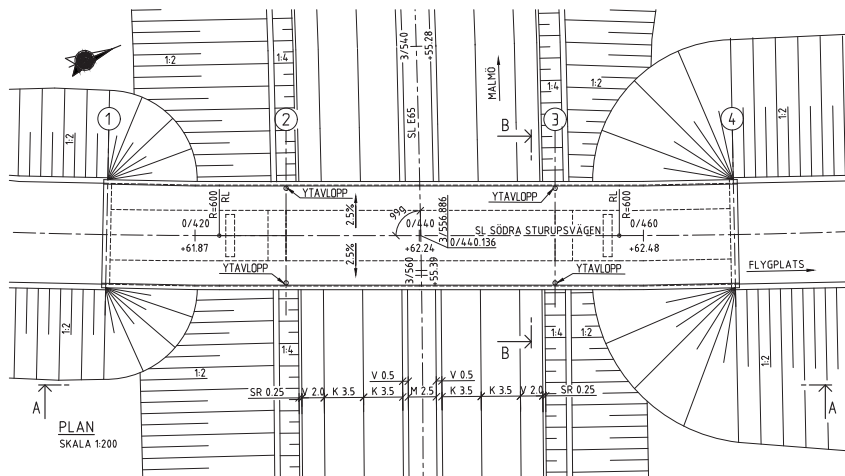
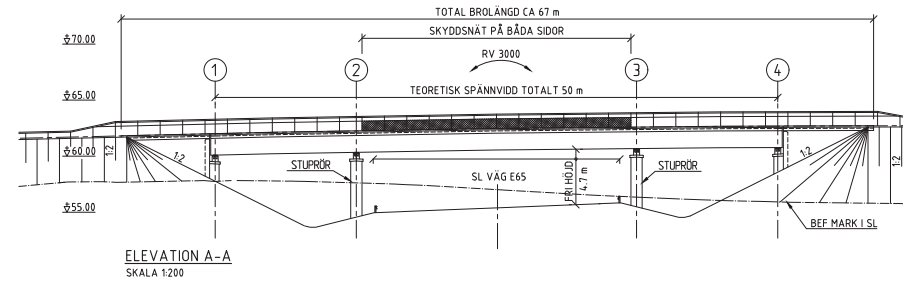
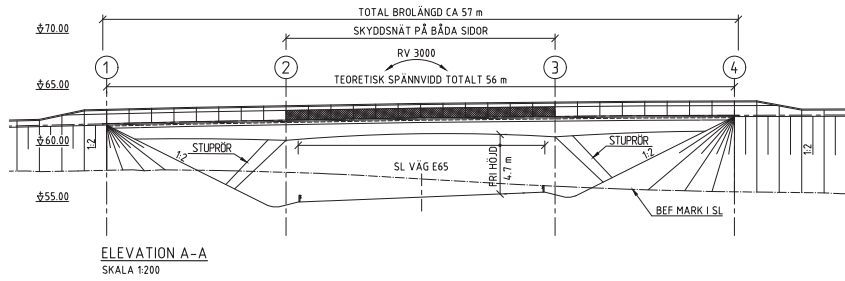
utformas likt övriga broar längs med E65:an. På så sätt upplevs gestaltningen som konsekvent och tilltalande för de som färdas längs med E65:an.

Sett ur gestaltningssyftet förespråkas alternativet med snedbensbro för både bro vid Tittentévägen och ny trafikplats vid Sturupsvägen med motiveringen att den utformningen kan uppfattas mindre markant till omgivningen samt bedöms ha ett högre vägarkitektoniskt värde i jämförelse med balkbro.

## Landskapselement

### **Vegetation**

Princip för val av ny vegetation är att den i stor utsträckning bör överensstämma med befintlig vegetation. Detaljeringsgrad för ny vegetation ska vara sådan att den går att avläsa vid en hastighet i 110 km/h. Arter som väljs ska vara tåliga och lämpade för vägmiljöer. De delar av den befintliga väganläggningen som tas ur bruk ska återställas till standard lik omgivande mark såsom åkermark, skogsvegetation. Slänter och skiljeremmar ska vara vegetationstäckta. Lokala avbaningsmassor



Figur 8. Ritning till vänster visar bro med snedbening och ritning till höger balkbro. Dessa är de två brotyper som föreslås som alternativ för nya vägbroar över Ttentedvägen, över E65 vid Håkanstorsvägen samt för trafikplats vid Sturupsvägen. Skisser visar de två brotyperna för trafikplats vid Sturupsvägen.

ska återanvändas för spontantetablering av lokal flora i skogsbeklädda partier. Eventuellt kompletteras avbaningsmassorna med stödjande frösådd av naturligt förekommande arter. Avbaningsmassor där det förekommer invasiva arter, exempelvis lupiner ska dock föras bort från platsen. Nya bank- och skärningslänter utformas med avbaningsmassor som kompletteras med grässådd där föreslagna väg passerar det öppna jordbrukslandskapet.

För att minimera intrycket av abrupta avbrott mellan öppet åkerlandskap och kompakt skogsvegetation vid större intrång i befintliga skogspartier förespråkas naturliga övergångar. Detta kan åstadkommas genom nyplantering och viss gallring av befintlig vegetation för en gradvis anslutning mot skogsvegetation. För mer beskrivning avseende föreslagna plantering se respektive delområde under kapitel 4.3 *Delområde 3, Trafikplats Sturupsvägen dagvattendamm, Håkanstropsvägen och rastplats* samt kapitel 4.5 *Delområde 5, Cirkulationsplats*.

### **Alléer**

Ny väg dras genom tre alléer; vid Fjällfotavägen, Perstorps gård och Håkanstropsvägen. Vid Håkanstropsvägen anläggs ny bro över E65 vilket påverkar allén. I miljökonsekvensbeskrivningen för den nya vägdragningen föreslås återplantering av nya alléträd som en kompensationsåtgärd för de träd som behöver tas bort.

Kompensationsåtgärder föreslås ske längs med Håkanstropsvägen. Återplantering bör ske i de befintliga luckor som finns i allén. Skogslönn bör väljas vid återplantering eftersom arten medför en hög biodiversitet och inte är sjukdomsdrabbad.

Även den befintliga allén som går parallellt med befintlig E65 på södra sidan i höjd med cirkulationsplatsen och Börringe kloster föreslås återplanteras som en kompensationsåtgärd. Här bör hästkastanj väljas, eftersom det överensstämmer med träd i befintlig allé. Se mer under kapitel 4.3 *Delområde 3, Trafikplats Sturupsvägen, dagvattendamm, Håkanstropsvägen och rastplats* och kapitel 4.5 *Delområde 5, Cirkulationsplats*

### **Jätteeckar**

Inom vägområdet finns det ett antal jätteeckar inventerade, varav en står i direkt anslutning till den föreslagna dragningen av E65. Det är viktigt att dessa jätteeckar bevaras eftersom de utgör historiska naturelement i området och är en livsmiljö för en sällsynt lavart. Stor hänsyn till ekarna ska vidtas under kommande projektering- och anläggningskede. För åtgärder vid jätteecken i anslutning till väg E65 se kapitel 4.1 *Delområde 1, Perstorps gård*.

### **Väganläggning**

#### **Belysning**

Eftersom ny vägdragning byggs efter gällande motorvägsstandard anläggs ingen belysning längs med den nya vägens sidoområden. Ny vägpassage väster om Börringe kommer belysas invändigt med funktionsbelysning. Ny trafikplats vid Sturupvägen belyses vid droppar och delvis vid ramperna. För belysning vid föreslagna rastplats se stycke *Rastplats* under kapitel 4.3 *Delområde 3, Trafikplats Sturupsvägen, dagvattendamm,*

*Håkanstropsvägen och rastplats.*

### **Bulleråtgärder**

Genomförda bullerberäkningar visar att ett antal fastigheter inom vägområdet berörs av vägbuller till följd av ny vägdragning. Som bulleråtgärd föreslås bullerskyddsvallar och bullerskyddsplank anläggas längs med delar av vägsträckan.

I höjd med Perstorps gård föreslås en 240 meter lång och 4 meter hög bullerskyddsvall på den norra sidan av ny E65. På den södra sidan förelås en 135 meter lång och 4 meter hög bullerskyddsvall i kombination med ett 120 meter långt och 3 meter högt bullerskyddsplank, *se mer under kapitel 4.1 Delområde 1, Perstorps gård.*

Befintlig bullerskyddsvall vid Börringe mot väg E65 har sjunkit. Åtgärder föreslås utföras för att förstärka, förlänga och höja den, 360 meter lång och 5 meter över vägbana.

Både befintlig bullerskyddsvall vid Börringe som föreslås höjas samt bullerskyddsvallen på den norra sidan av E65 i höjd med Perstorps

gård föreslås planteras med mindre träd- och buskplanteringar mot fastigheterna för att uppnå ett naturligt samt ordnat intryck anpassat till den omgivande bostadsbebyggelsen.

Faunabron över ravinen förses med bullerskyddsplank för att motverka bullerstörningar för viltlivet, se mer under kapitel 4.2. *Delområde 2, Ravinen.*

Övergripande för bullerskyddsvallarna är att de ska ha en lutning på max 1:2 med en mjuk avrundning, det yttre jordlagret ska vara av jord lämplig för plantering. Bullerskyddsvallarna ska sprutbesås med grässådd anpassade för vägslänt.

### **Viltstängsel**

Viltstängsel ska anläggas längs med större del av sträckan för att minimerar viltolyckor. Nytt stängsel ska överensstämja och koppas ihop med omgivande viltstängsel. Viltstängsel föreslås utföras med tvåfärgad grön nättråd för att smälta in i omgivningen. Längs med befintlig E65 plockas viltstängsel bort.

### **Skyltar och målningar**

Vid placering av skyltar längs med sträckan ska hänsyn tas till omgivande landskap för att minimera risken att utblickar från vägen skymms.

### **Vägräcken**

Nya vägräcken ska anläggas med W-profil för att överensstämja med befintliga vägräcken som ny vägdragning ansluter till. Nya vägräcken ska anläggas restriktivt. Skiljeräcken, med W-profil, ska placeras i mittremsan mellan körfälten längs med hela vägsträckan.

### **Befintlig E65**

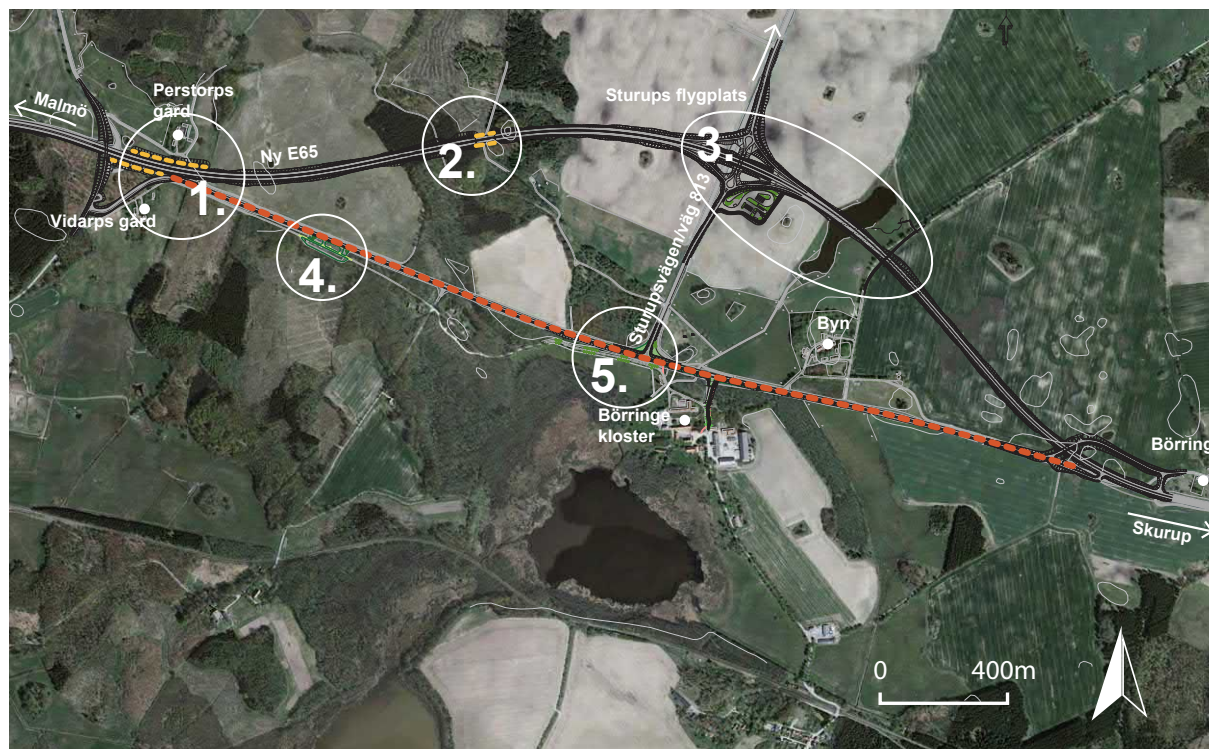
Befintlig E65 föreslås byggas om till en lokalväg och ingå i det sekundära vägnätet. Nytt vägrum ska minskas, både visuellt och fysiskt, och kopplingen till omgivande Börringe kloster ska förstärkas. Mellan nya och befintlig E65 ska det finnas en tydlig orienterbarhet i form av utblickar.

## 4 Gestaltungsförslag

I samband med den fördjupade landskapsanalysen har ett antal delområden längs med den nya vägdragningen och befintliga väg E65 identifieras som viktiga att i studera närmare för att föreslå anpassade utformningsåtgärder sett till omgivande bebyggelse, landskapselement och värdefulla kulturvärden.

Totalt har fem stycken delområden pekats ut; tre längs med den nya vägdragningen och två längs med befintlig E65, se figur 9.

För dessa delområden har specifika gestaltungsåtgärder tagits fram som syftar till att minimera ny vägdragnings negativa påverkan på omgivande gårdsbebyggelse och jordbrukslandskap.



Figur 9. Delområden längs med ny vägdragnings samt befintlig E65. Streckad gul linje visar var bulleråtgärder genomförs. Streckad orange linje visar var befintliga E65 byggs om med körbana och gc-väg.

## Delområden ny E65

### 4.1 Delområde 1, Perstorps gård

Strax väster Perstorps gård ansluter ny vägdragning till befintlig väg. Perstorps gård är en gammal arrendegård till Börringekloster från 1700-talet. Enligt den genomförda kulturarvsanalysen bör gården betraktas som en potentiell fornlämning. Söder om befintliga E65 finns Vidarps gård från början 1800-talet.

Ny vägdragning kommer gå söder om Perstorps gård i skärning samt på bank. Släntlutning, både där vägen går i skärning samt vid bank är 1:4. Längs med vägens norra sida, mot Perstorps gård, kommer vägräcken uppföras längs med den vägsektion som anläggs på bankuppbyggnad. Mellan Perstorps gård och befintlig E65 finns en allé bestående av 5 träd. Samtliga kommer troligtvis att behöva fällas för den nya vägdragningen.

Vid Perstorps gård, parallellt med E65 på den norra sidan anläggs en bullerskyddsvall, cirka 3 meter hög. Bullerskyddsvallen föreslås grässås

och planteras med buskar med för att bidra till en naturlig avskärmning mellan Perstorps gård och E65. Österut skär ny vägdragning igenom grusvägen som ansluter till Oravägen vid Perstorps gård. Befintlig grusväg tas bort och marken föreslås återställas till öppen åkermark, se figur 11.

Söder om E65 i höjd med Perstorps gård växer en jätteek, cirka 2,5-3 meter från vägkanten i skogskanten. För att motverka intrång på eken föreslås vägräcken anläggas förbi jätteeken så att slänten kan ställans brantare.

Ny bullerskyddsvall, 4 meter hög, anläggs på den södra sidan parallellt med E65. På grund av begränsat utrymme vid jätteeken övergår bullerskyddsvall förbi jätteeken till bullerskyddsplank, 3 meter högt. För att möjliggöra en visuell koppling mellan vägen och

jätteeken föreslås bullerskyddsplanket anläggas med transparenta partier, se figur 9. Utformning och placering av den transparenta sektionerna bör studeras i detalj i samband med kommande projekteringsskede för att undvika att fåglar flyger in i planket. Vidare ska det säkerställas att minst 1 meter på vardera sida om planket är fritt för att möjliggöra drift av planket.

Över E65 byggs en ny vägbro som kopplar samman Tittentévägen och Fjällfotavägen. Fjällfotavägens dragning kommer att justeras något och där vägen tas bort ska marken återställas till åkermark, även ett par träd i befintlig allé längs med Fjällfotavägen norrut kommer behöva fällas, för kompensationsåtgärder se stycke *Landskapselement* sida 11.

Där befintlig E65 och nya E65 ligger nära varandra föreslås en naturlig plantering anläggas mellan



Figur 10. Idéskiss för utformning av genomsiktliga partier förbi jätteek. Genomsiktliga partier ska utföras fågelsäkra med ickereflekterande glas och vertikala streck enligt rekommendation från trafikverket. Eftersom genomsiktliga partier inte ska placeras nära vegetation ska föreslagen utformning och placeringen stämmas av med fågelexpert.





Figur 11. Ny vägdragning vid Perstorps gård och Vidarpsgård  
Gestaltungsförslag

vägarna för att minimera den visuella påverkan samt ljusstörningar mellan vägarna.

Längs befintliga väg E65 anläggs en ny gång- och cykelväg. Anslutning för befintliga väg E65 till Tittentévägen får en ny dragning, sydost om vägen föreslås en tät naturlig plantering för att skapa en skyddsridå mot befintlig bebyggelse. Dragningen för den gamla grusade landsvägen som går söder om befintliga väg E65 justeras. En mindre skogsväg som ligger sydost om Tittentévägen föreslås tas bort och återställs med ny plantering som ska överensstämma med omgivande skogsvegetation.

## 4.2 Delområde 2, Ravinen

Ny väg dras genom ett sammanhängande skogsområde mellan Fjällfotasjön och Börringesjön. Området utgör en viktig spridningskorridor för flora och fauna. Det har sedan tidigare gått en viktig viltvandringstråk från Fjällfotasjön till Börringesjön via ravinen. Detta stråk fragmenterades i samband med att väg E65 byggdes. Dock förekommer det även i dagsläget mycket vilt längs med motorvägen.

För att minimera barriäreffekten befintlig E65 har haft på viltstråket mellan Fjällfotasjön och Börringesjön anläggs en landskapsbro över ravinen i den öppna dalgången som förbinder skogsområdena och som går under ny vägbro, se figur 12.

I skogbeklädda områden är riktlinjen att frihöjden bör vara minst 5 meter, vilket föreslagen brokonstruktion uppnår, cirka 6-7 meter höjd bortsett från sidopartierna som ansluter till befintlig slänt samt släntutfyllnad, total brolängd blir cirka 72 meter, se figur 12. Körfälten separeras med en öppen mittremsa och för att minimera buller för vilt anläggs bullerskydd, 2,2 meter, på broräcken samt mellan körfälten.



Figur 12. Fotomontage av landskapsbro i ravinen

För att minimera störningar för viltstråket i form av ljusreflektioner från förbipasserande bilar för viltstråket föreslås bullerskydden vara icke-transparenta. Detta innebär att utblickar för trafikanter ut mot ravinen begränsas.

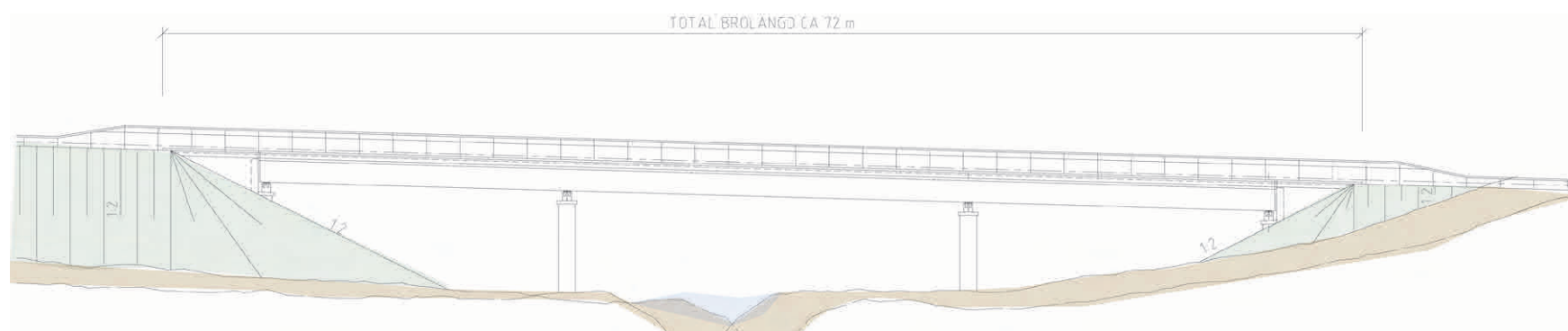
För att brokonstruktionen inte ska upplevas som ett dominerat inslag i den omgivande miljön och inte orsaka onödiga störningar för vilt ska stor vikt läggas på att försöka återställa omgivande miljö i samband med anläggning av viltpassage. I den mån det är möjligt bör uppvuxen skogsvegetation bevaras. Längs med de partier detta ej är möjligt

ska återplantering ske. Växtval ska överensstämja med omgivande vegetation.

För att styra och leda vilt längs med passagen under bron ska viltstängsel placeras i anslutning till sidoområdena. Bäckfåran under den nya bron är det främsta ledstråket för vilt. Eftersom bäckfåran stundtals översvämmas ska faunabron konstrueras för att klara stående vatten. Marken under bron ska täckas med jord för att eftersträva ett naturligt marktäcke. Främmande material så som krossmaterial och asfalt får inte förekomma.



Figur 14. Miljö vid ravinslännt där ny faunabro föreslås anläggas.



Figur 13. Sektion av ny bro över ravinen.

### 4.3 Delområde 3, Trafikplats Sturupsvägen, dagvattendamm, Håkanstorpsvägen och rastplats

Där ny vägdragning korsar väg 813/Sturupsvägen anläggs en trafikplats i form av en bro över ny vägdragning med en droppe på vardera sida. Den nya trafikplatsen ska utformas med återhållsamt uttryck när det gäller färg- och materialval för att inte uppfattas som ett dominerat inslag i förhållande till omgivande landskapsbild, se figur 15. Ny vägutrustning och skyltning ska samordnas för att skapa en trafikmiljö som känns enhetlig och underordnad i förhållande till den omgivande miljön. Slänterna ska grässås för att naturligt överensstämma med omgivande åkerlandskap. Närmast trafikplatsen utformas slänter med nya ängsytor. Ängsytorna bidrar till biologisk mångfald och kräver lite skötsel eftersom det räcker att de slås en gång om året. Ängsvegetationen bör tåla salt, torra och vind. På den högsta banken planteras nya träd i rad för optisk ledning.

Det omgivande landskapet utgörs av öppen åkermark med svagt böljande topografi med

inslag av åkerholmar, mörkelgravar och enskilda träd. Placering av ny trafikplats möjliggör att skapa goda siktlinjer, framförallt söderut, till det omgivande kulturlandskapet. Södra Sturupsvägen dragning kommer att justeras något och där vägen tas bort ersätts den av åkermark.

#### Dagvattendamm

Nya E65 dras igenom befintlig dagvattendamm belägen väster om Håkanstorpsvägen. Dammens funktion är delvis att rena dagvatten från kväve från omgivande jordbruksverksamhet. En föreslagen åtgärd i samband med ny vägdragning är att bredda dammen med motsvarande yta som nytt vägområde kräver. Syftet med detta är att bibehålla dess kväverenande funktion. Breddningen föreslås ske i dammens nordöstra del, norr om vägdragning. Som en kompletterande åtgärd föreslås en undervattensvall anläggas i dammen för att bidra till att vatten omsätts till den tillkommande delen av dammen. Undervattensvallen planteras förslagsvis med vattenväxter som kan binda kväve.

Nyslänthlutning för den tillkommande breddningen

av dammen bör vara flack, förslagsvis med en lutning på 1:6. Mot Håkanstorpsvägen behöver ny släntutformning anpassas för att ansluta på naturligt sätt. Ny strandkant bör, om möjligt, utformas 'flikigt' för att skapa en naturlig utformning samt bidra till en ökad biologiska mångfald.

#### Håkanstorpsbron

Öster om trafikplatsen och dagvattendammen leds Håkanstorpsvägen på bro över E65:an. Brons placering tar hänsyn till de naturliga höjdförhållandena och en befintlig höjdrygg nyttjas för att minska marken som tas i anspråk. Som kompensationsåtgärd föreslås att nya träd planteras i befintlig trädallés luckor samt före- och efter bron på båda sidor om Håkanstorpsvägen. Bron bör i första hand utformas likt övriga broar längs med E65:an. På så sätt upplevs gestaltningen som konsekvent och tilltalande för de som färdas längs med E65:an. Det nämns ovan i 3.3 Gestaltungsriktlinjer att snedbensbro förespråkas framför balkbro.

Kompensationsåtgärder föreslås längs med



Figur 15. Illustration över ny trafikplats vid Sturupsvägen, rastplats, breddning av damm och ny bro vid Håkantorpsvägen.





Bro Håkanstorpsvägen  
E65 Börringe-Svedala Vägplan

Figur 17. Håkanstorpsvägen leds på bro över nya E65:an. Som kompensationsåtgärd planteras nya träd i den befintliga alléns luckor

Håkantorpsvägen. Återplantering bör ske i de befintliga luckor som finns i allén. Skogslönn bör väljas vid återplantering eftersom arten medför en hög biodiversitet och inte är sjukdomsdrabbad. Med Håkanstorsbron bibehålls sambandet mellan slottsmjölön, Byn, och det omgivande odlingslandskapet vidare mot Nötesjö.

## Rastplats

I anslutning till den nya trafikplatsen Sturup föreslås en ny rastplats, se figur 15 och 16. Lokalisering av placering har valts baserat på att det finns goda möjligheter att anlägga en trafiksäker och tillgänglig rastplats. Vidare finns det intressanta målpunkter i området såsom kulturmiljön runt Börninge kloster samt goda möjligheter att skapa en naturskön rastplats med siktlinjer mot närliggande odlingsmark, trädalléer och gårdsbebyggelse.

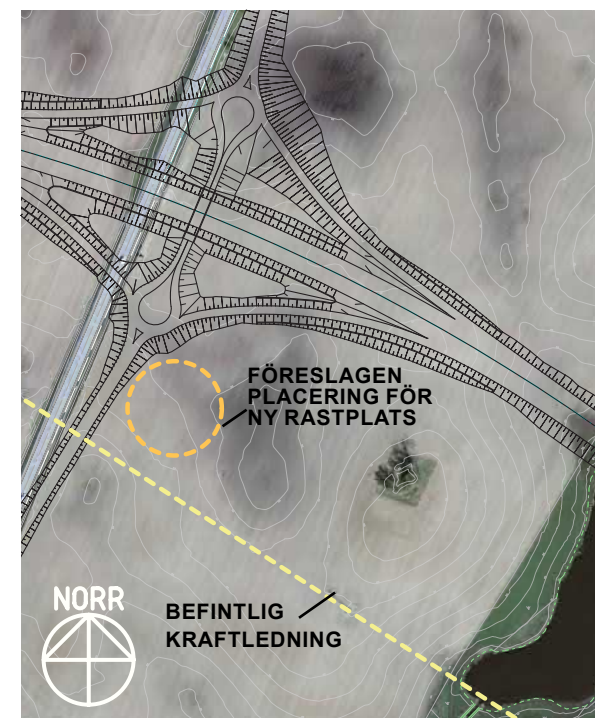
### **Placering och utformning**

Det omgivande landskapet har höga kulturvärden och utgörs av ett öppet jordbrukslandskap med inslag av trädalléer, odlingsröse och äldre

gårdsbebyggelse. Bortsett från en kraftledning som korsar väg 813 söderut finns det få vertikala avbrott vilket möjliggör långa utblickar. Det öppna landskapet i söder möjliggör även vackra utblickar mot Byn, dagvattendammen, odlingsröset sydöst om väg 813 och delvis mot Börningekloster.

Rastplatsen placering och utformning ska ta fasta på omgivningen och knyta an till bygden och omgivande kulturlandskap. Det är viktigt att rastplatsen smälter in i omgivningen och placeras så att trafikplatsen inte blir ett för dominerande inslag som stör och påverkar upplevelsen för dem som besöker rastplatsen.

För att skapa rumslighet på platsen och minska det visuella intrycket från omgivande vägar och trafikplatsen så föreslås att rastplatsens norra del markmodelleras för att på en naturligt sätt skapa en höjdrygg som ansluter till trafikplatsen, se sektioner figur 23. Höjdryggen kan även bidra till att reducera trafikbullernivåer på rastplatsen. Rastplatsen tar stöd i höjdryggen mot trafikplatsen så att utblickar centreras mot dammen, allén längs med Håkantorpsvägen och odlingsröset. Utformningen ska skapa goda möjligheter för



Figur 18. Föreslagen lokalisering av ny rastplats enligt "Beslutsunderlag för lokalisering av ny rastplats utmed E65 mellan Ystad och Malmö."

siktlinjer ut i landskapet och rastplatsen ska bidra till att stärka kopplingen till landskapet visuellt. Rastplatsen ska vara öppen och ljus, men avvägning ska göras mot den växtlighet som krävs



för att skapa lä och skugga.

Det element som föreslås användas som inspiration vid utformningen av rastplatsen är omgivande märgelgravar och odlingsröset med dess planteringar, stenar och vatten. Träd planteras i 'clumps' som är en samling av träd (dunge) som har förekommit i den historiska trädgårdsanläggningen.

Lägre vegetation föreslås utgöras av klippta gräs-, och ängsytor. Rastplatsen föreslås norrut avgränsas med vegetation i form av träd- och buskplanteringar på höjdryggen för att skärma av mot trafikplatsen.

Söder- och österut föreslås rastplatsen avskärmas med en stenmur samt med viss trädplantering med syfte att skapa element i det annars öppna landskapet som rastplatsen kan ta "stöd i" och skapa en naturlig övergångszon till omgivande landskap. Rastplatsens planteringar ska även fungera som en buffert och mildra upplevelsen av trafikplatsen sett från Byn söderut.

För en säkrare miljö rekommenderas att

lastbilstrafik och personbilstrafik separeras i form av grönytor samt med separata körytor inne på rastplatsen. Totalt föreslås fyra P-platser för lastbil med släp (25,5m), 16 parkeringsplatser för personbilar, två HCP-platser samt åtta stycken platser avseende husbilsparkeringar.

### **Utrustning**

Möbler och utrustning ska vara gedigna och passa in i natur- och kulturmiljön. Körytor anläggs som asfalterade ytor och gång-, samt vistelseytor utformas förslagsvis med stenmjöl. Föreslagen stenmur utförs, om möjligt, med stenar som påträffas under anläggningsarbetet.

Förslagsvis målas toalettbyggnad i färger som förekommer i bygden som rött och ockra. Intill toalettbyggnaden föreslås en mindre yta med betongplattor. Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska placeras i nära anslutning till toalett, sittgrupp och sopbehållare. Vid några parkeringsplatser placeras träd som på sikt kommer att skugga parkeringsplatserna.

Väderskyddande tak föreslås över några av sittplatserna och det bör placeras så att det finns möjlighet att välja om man vill sitta i lä, sol eller skugga. Vid respektive sittgrupp ska det finnas en handikappsanpassad sittplats. En behållare för sopor placeras vid toalettbyggnaden. En informationsskylt med Trafikverkets nationella information, trafikinformation och lokal information utformad enligt Trafikverkets profilprogram placeras vid toalettbyggnaden. Informationen placeras i en sådan höjd att en person i rullstol kan läsa den. En kortare sammanfattning ska finnas översatt till ett eller flera språk för utländska besökare.

### **Belysning**

Belysning ska bidra till att skapa trygghet på platsen och effektbelysning av vegetation i någon form är önskvärt. Belysning ska koncentreras till rastplatsens grundfunktioner.

Vid parkeringsytorna föreslås stolparmatur placeras med stolphöjd 6 meter. I anslutning till vistelseytan föreslås stolparmatur med stolphöjd 4 meter samt nedfäld markbelysning



Figur 19. Referensbild. Stensmurar utförs, om möjligt, med stenar som påträffas under anläggningsarbetet.



Figur 20. Referensbild. Stensmurar i öppna landskap kan gynna biologisk mångfald.



Figur 21. Referensbild. En variation av träd och blommande buskar ska planteras i dungar, "clumps" på rastplatsen. Exempel på arter som kan användas är ek, skogslönn, oxel, hagtorn och apel.



Figur 22. Referensbild. Bilparkeringen kan uformas med stensjöl alternativt kross för att minska andelen hårdgjord yta på rastplatsen.



Figur 23. Referensbild. Eventuellt kompletteras rastplatsen med en gunga med träställning som sätts i sand. Förslagsvis en gunga som kan användas av flera barn samtidigt.

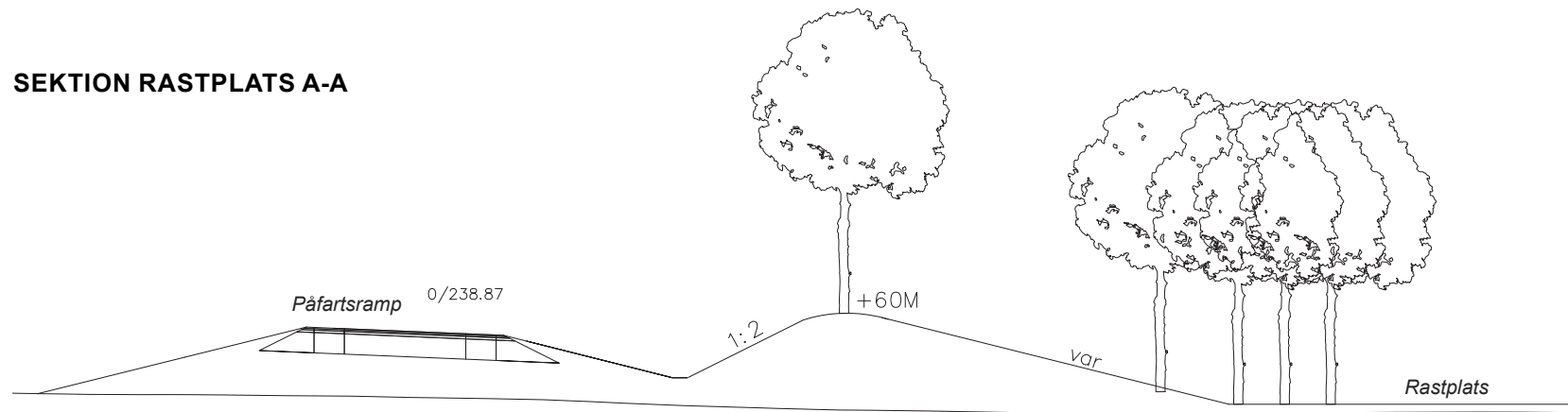


Figur 24. Referensbild. Exempel på bänkbord av typen Scandinavia från Nifo Lappset.

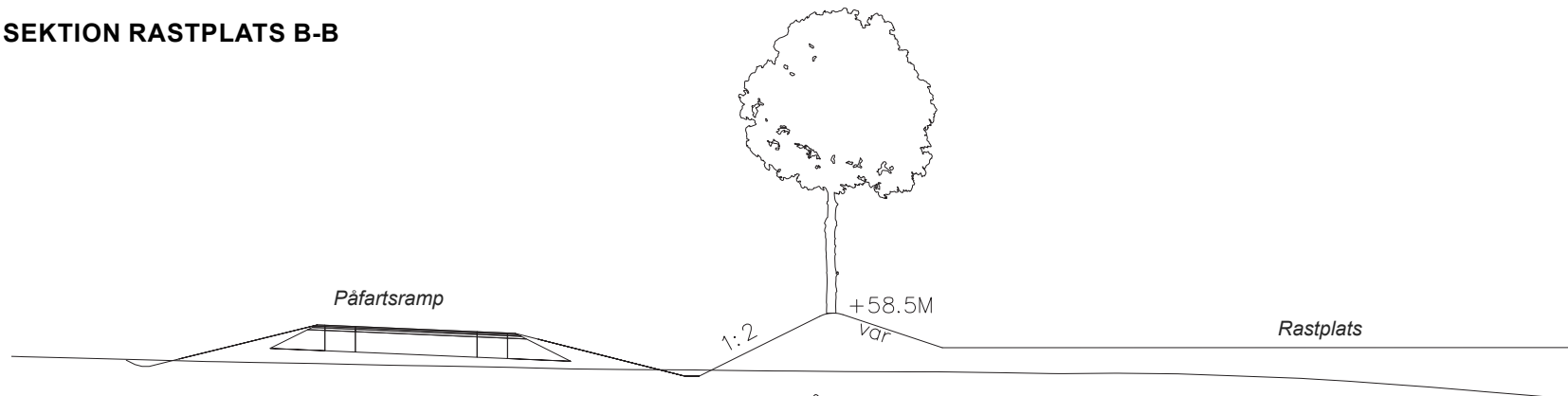


Figur 25. Skiss över förslagen utformning för ny rastplats.

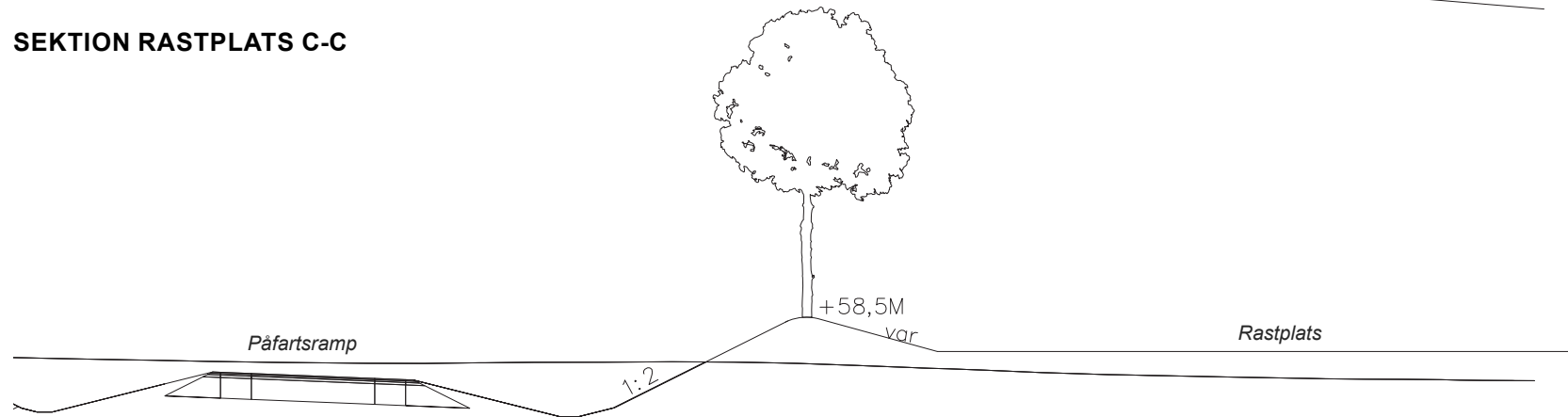
### SEKTION RASTPLATS A-A



### SEKTION RASTPLATS B-B



### SEKTION RASTPLATS C-C



Figur 26. Princip för höjdsättning av höjden mot rastplatsen.



Södra Sturupsvägen reser sig ur landskapet och leds på bro över ny E65. För att minska intrycket av trafikplatsen och dess upphöjda läge har rastplatsen utformats som en grön övergång mellan den hårdgjorda vägen och åkerlandskapet. En höjdrygg och trädrad i rastplatsens norra del minskar vägens visuella intryck samtidigt som det för rastplatsen fungerar som rumsskapande element. Med rastplatsen tillgängliggörs det omgivande landskapet med höga kulturvärden genom att vara strategiskt placerad och erbjuda utblickar till det omgivande landskapet.

## RASTPLATSEN

E65 Börringe-Svedala Vägplan

Figur 27. Illustration över ny trafikplats och rastplats



Trots att rastplatsen omges av ett relativt öppet landskap innebär den endast en liten exponering på håll. Trafikplatsens banker skymms delvis av rastplatsens höjdrygg och trädrad. Trädradaden som med tiden kommer att bli alltmer karaktärsgivande och synas på håll. Ett inslag som inte är främmande i landskapet.

## RASTPLATSEN

E65 Börringe-Svedala Vägplan

Figur 28. Illustration från befintlig E65 med blick längs med Södra Sturupsvägen mot rastplatsen

vid föreslagna trädplantering. Toalettbyggnad föreslås belysas med väggarmatur.

För ytterligare information avseende belysning på rastplats se *PM Belysning*.

## Delområden befintlig E65

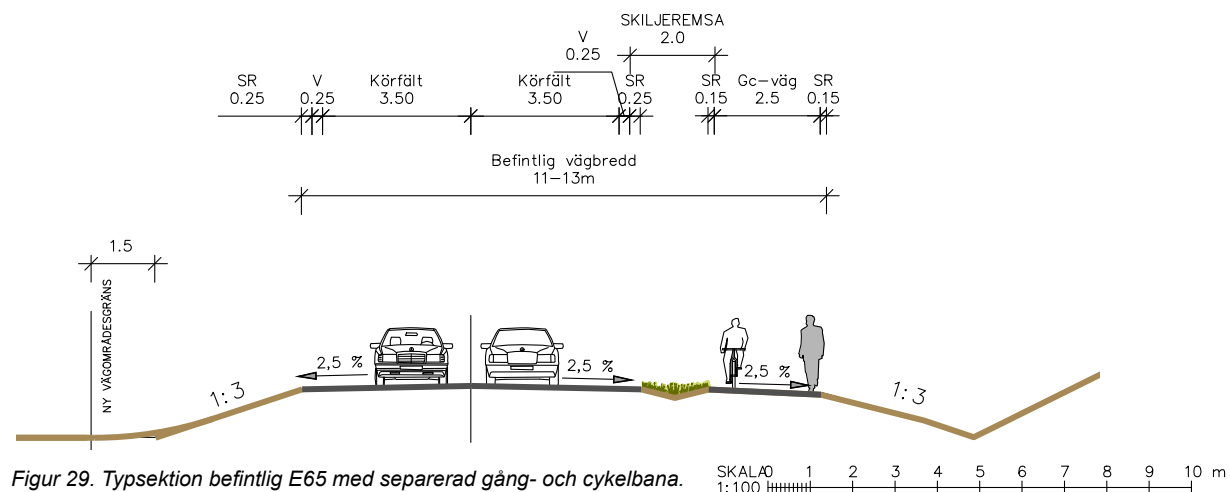
Befintlig E65 går igenom ett varierat landskap med både öppet jordbrukslandskap och tätare skogsplanteringar. I anslutning till den nuvarande cirkulationsplatsen där Sturupsvägen ansluter finns det höga kulturhistoriska värden och även naturvärden i form av Börtingekloster och klostrets gamla köksträdgård. Befintlig E65 ska byggas om till en lokalväg och ingå i det sekundära vägnätet. Lokalvägen kommer att ge den långsamtgående trafiken och cykeltrafiken en egen sträckning i

öst-västlig riktning. Ombyggnaden ska eftersträva att minska vägrummet både fysiskt och visuellt samt att stärka kopplingen till omgivande Börtingekloster samtidigt som kontrasten mellan det öppna jordbrukslandskapet och de slutna skogsklädda partierna bevaras.

Genom att minska respektive befintliga köryta möjliggör det utrymmet för att förbättra cykelkopplingarna längs med sträckan samt att återställa vissa vägparter med återplanteringar.

Befintlig E65 föreslås anläggas med ett körfält, 3,5 meter breda, i vardera riktning. Längs den södra sidan av befintlig E65 anläggs en separerad gång- och cykelbana med 2,5 meter bredd. En grässådd skiljeremsa, 2 meter bredd, föreslås anläggas mellan cykelbana och körfält, se figur 24. Skiljeremsa utförs som ett avvattningsdike. För att undvika branta slänter föreslås diket djup till 0,3 meter istället för rekommenderade 0,5 meter.

Före detta vägytor som frigörs ska anpassas till det befintliga landskapet. Detta genom att befintliga vägdiken söder om vägen minskas alternativt tas bort och genom markmodellering. Principen för



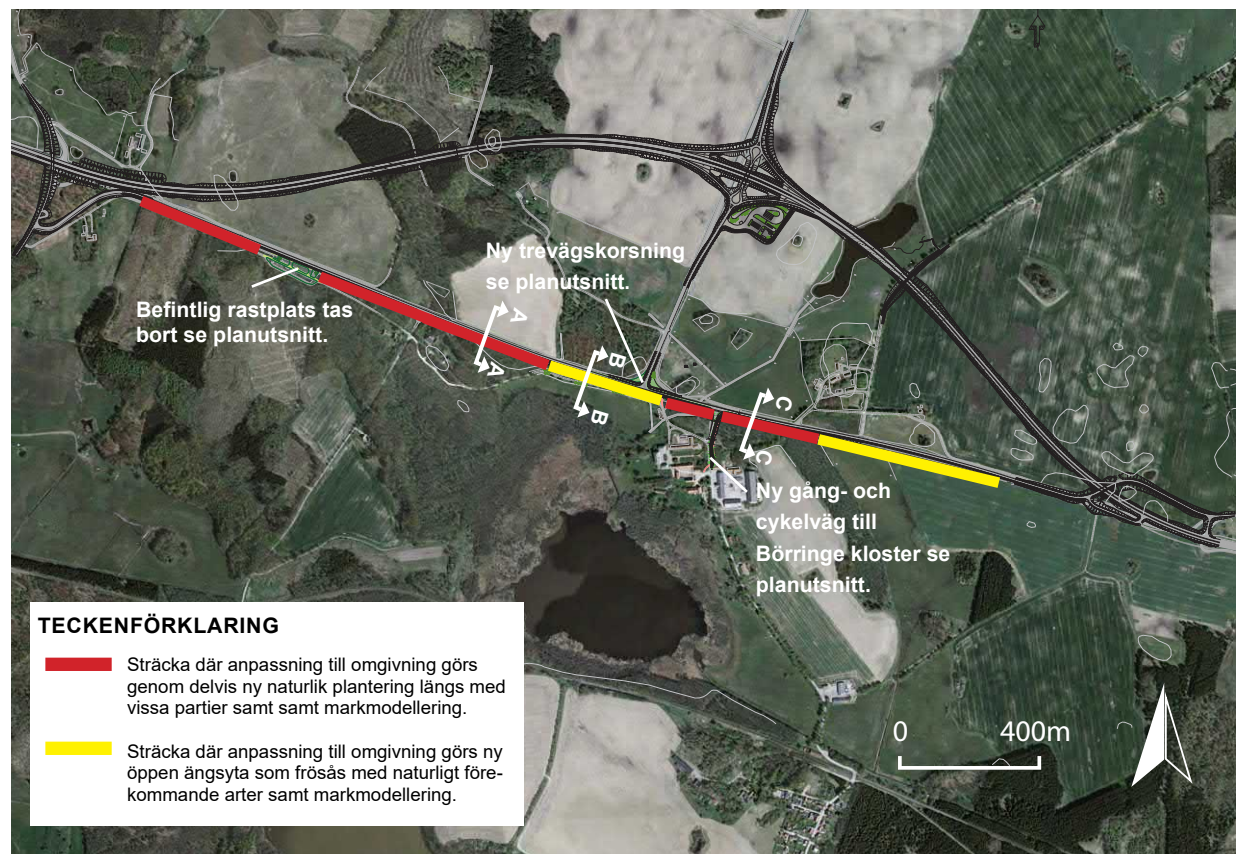
Figur 29. Typsektion befintlig E65 med separerad gång- och cykelbana.

anpassning av slänter görs enligt figur 25, 26 och 27.

Nya planteringar i anslutning till de åtgärder som genomförs i anslutning till befintlig E65 ska bidra till att minska intrycket av vägrummets skala, öka naturvärdena samt komplettera befintliga landskapselement så som alléer och solitärträd med syfte att förtydliga områdets kulturhistoriska karaktär. Planteringar bör i hög utsträckning överensstämma med omgivande vegetation.

Utöver att minska vägbanan genomförs tre åtgärder för att bygga om befintliga väg E65 till en lokalväg; befintlig cirkulationsplats rivs och ersätta med en trevägskorsning, påfarten från väg 671 mot Börringe kloster minskas samt den befintliga rastplatsen rivs och återställs. I samband med iordningställande av E65 till en lokalväg avlägsnas även befintligt viltstängsel, skyltar och vägräcken. Genom att biltrafiken minskar, hastighetsänkning till 70 km/h samt borttagande av viltstängsel bedöms passagemöjligheterna för viltet över befintlig E65 möjliggöras samt förbättras.

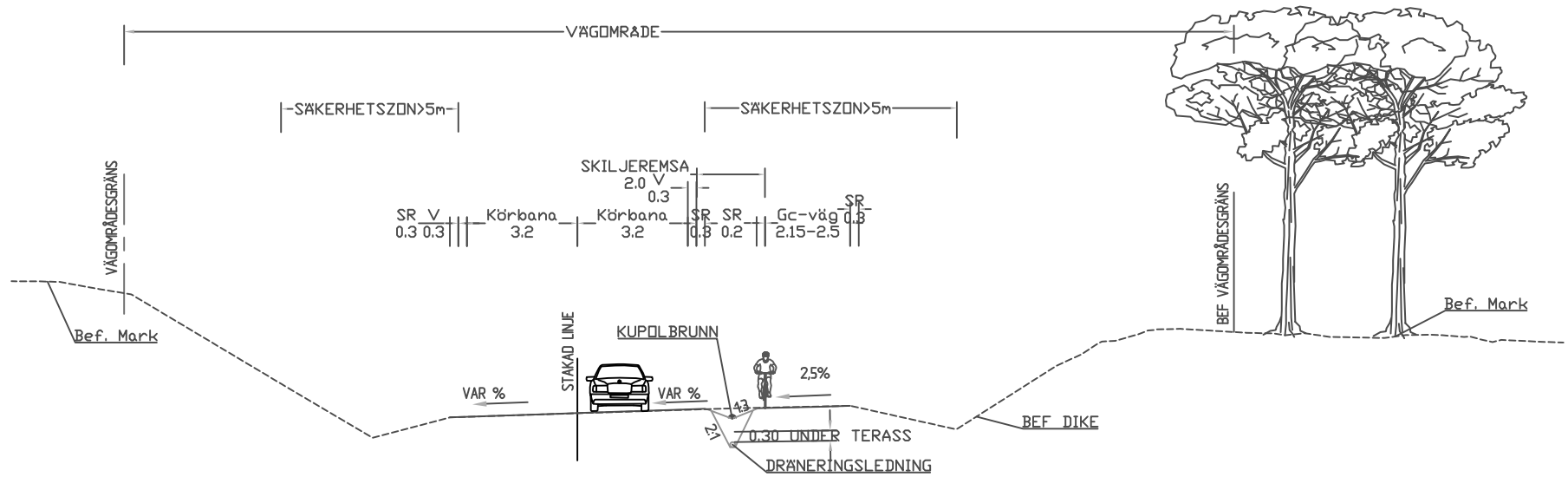
För att återställa befintlig E65 som en landsväg



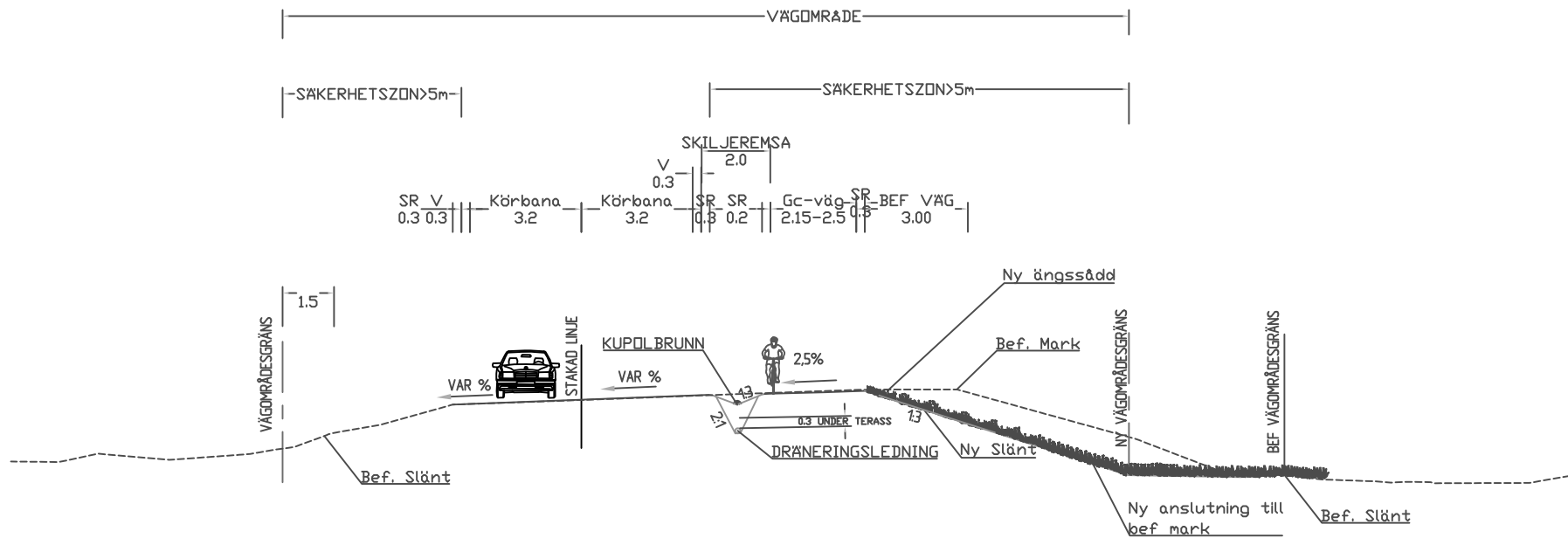
Figur 30. Översikt ombyggnad av befintlig E65.



## SEKTION A-A BEFINTLIG E65 MED SEPARERAD GÅNG- OCH CYKELVÄG.

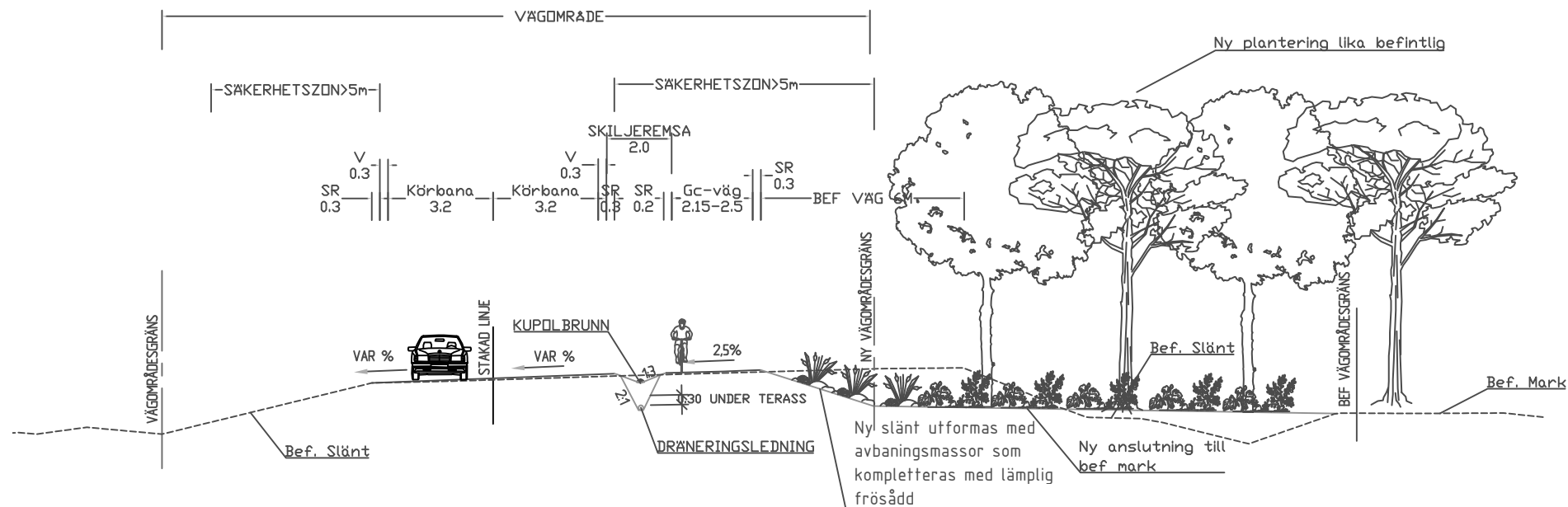


## SEKTION B-B BEFINTLIG E65 MED SEPARERAD GÅNG- OCH CYKELVÄG.



Figur 31. Sektioner över hur anslutning till befintlig mark ska göras i samband med ombyggnaden till E65.  
Gestaltningförslag

## SEKTION C-C BEFINTLIG E65 MED SEPARERAD GÅNG- OCH CYKELVÄG.



Figur 32. Sektion över hur anslutning till befintlig mark ska göras i samband med ombyggnaden till E65.

och minimera barriäreffekten kommer viltstängsel att tas bort längs med befintlig vägsträcka. Det är viktigt att sträckan kompletteras med viltskyltar för att uppmärksamma och varna trafikanter om vilt.

#### 4.4 Delområde 4, Befintlig rastplats

Den befintliga rastplatsen föreslås rivas för att minska vägrummets utbredning. Detta skapar möjlighet att återställa den gamla landsvägens ursprungliga sträckning söder om rastplatsen. Söder om landsvägen nya dragning anpassas området till det omgivande landskapet genom att naturmark återställs med ny trädplantering av lind och buskar med hassel och olvon. Norr om landsvägen föreslås nya grupper med lindträd och hasselbuskar planeras. Siktlinjer in mot den gamla landsvägen föreslås bevaras öppna, se figur 29.



Figur 33. Den befintliga rastplatsen tas bort och landsvägens ursprungliga sträckning återställs.

## 4.5 Delområde 5, Cirkulationsplats

I detta område genomförs åtgärder för att minska befintlig E65 vägrum och skapa karaktär av en landsväg, så som cykelfält och borttagning av cirkulationsplats, se figur 31.

Landskapet längs sträckan inkluderar cirkulationsplatsen som leder mot Sturup, Börringe kloster och Byn samt skogsområdet, nordväst om cirkulationsplatsen, som tidigare var en köksträdgårdsanläggning till klostret. Idag har befintlig dragning av E65 brutit viktiga kulturhistoriska kopplingar och samband mellan dessa områden. I dagsläget är det svårt att urskilja strukturen av den gamla trädgårdsanläggningen eftersom den till stor del är igenväxt. Nordost om cirkulationsplatsen ligger betesmark med åkerholmar med uppvuxna bokar. Söder om cirkulationsplatsen finns en cirka 400 meter lång allé med hästkastanjer.

Hästkastanjerna är omkring hundra år och bedöms

ha påtagligt biotopvärde och omfattas av generellt biotopskydd.

För att anpassa vägen till omgivningen föreslås hagmark återställas nordost om vägen och befintlig trädunge kompletteras. Nordväst om vägen anpassas området till den befintliga skogsplanteringen med plantering av nya träd och buskar. Detta skapar utrymme för en eventuell framtida restaurering av trädgårdsanläggningen. Som en kompensationsåtgärder föreslås hästkastanjer planteras i luckor i kastanjeallén längs den gamla landsvägen söder om trevägskorsningen vilket stärker områdets kulturhistoriska värden.



Figur 34. Bilder över befintlig E65.



Figur 35. Bild över befintlig E65 samt rondell vid Sturupsvägen.



Figur 36. Ny trevägskorsning och förslagen nyplantering.

Den nya gång- och cykelvägen till Börringe kloster utformas med skiljeremsa och anpassas till befintliga träd längs med befintlig skogskant. Infarten till Börringe kloster smalnas av förstärks som entré genom skyltning, se figur 33.

En ny cykelkoppling föreslås från befintlig E65 ner till förskolan vid Börringe kloster. Cykelvägen dras genom befintlig skogsdunge. Den nya cykelvägen innebär att en befintlig garageutfart påverkas. Hänsyn bör tas till uppvuxna träd och trafiksäkerhet.



Figur 37. Skiss över ny gång och cykelväg ner till Börringe kloster.

## 5 Rekommendationer inför fortsatt arbete

Detta program ska vara ett stöd vid val av detaljlösningar i bygghandlingsskedet. Det kan ligga till grund för Trafikverkets kontakter med andra intressenter för eventuella åtgärder utanför vägområdet. Det rekommenderas att gestaltungsprogrammet finns med vid driftupphandlingar för att beskriva de intentioner som har funnits när programmet har tagits fram.

Siktlinjer ska säkerställas genom rätt placering av ny vegetation. Detta är exempelvis relevant att beakta i ny trevägskorsning vid Sturupsvägen i samband med placeringen av träd i kommande projekteringsskede.

Stor hänsyn ska tas till trädmiljöer vid anläggning. Det är särskilt viktigt att säkerställa att jätteeken i höjd med Perstorps gård skyddas vid anläggning genom erforderliga skyddsanordningar och vitesbelopp. Vidare ska bullerskyddsplans placering och utformning studeras i kommande projekteringsskede för att säkerställa driftavstånd och fågelskydd.

Stort vikt ska läggas vid växtval så att arter väljs som är anpassade till omgivande vegetation.

Släntanslutning och markbeklädnad vid landskapsbro över ravinen ska studeras och väljas i samband med projekteringsskedet för att säkerställas att störningar på det befintliga viltstråket minimeras.

Upplagsytor ska planeras och väljas med omsorg med syfte att minimera påverkan på omgivande kulturlandskap och naturvärden.

## 6 Referenser

### Skriftliga källor

- *Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt*, Trafikverket (2014)
- *Fördjupade landskapsanalys E65 Svedala-Böringe*, Trafikverket (2018)
- *Inventering och bedömning av naturvärden Svedala-Böringe*, Trafikverket (2016)
- *Miljökonsekvensbeskrivning E65 Svedala Böringe*, Trafikverket (2018)
- *PM Belysning E65 Svedala-Böringe*, Trafikverket (2018)
- *PM Breddning av damm E65 Svedala-Böringe*, Trafikverket, (2017)
- *PM Gestaltungsavsikter E65 Svedala-Böringe*, Trafikverket (2016)
- *PM Kulturarvsanalys E65, Svedala-Böringe*, Trafikverket (2016)

- *PM Trafikbuller E65 Svedala-Böringe*, Trafikverket (2017)
- *Tekniskt PM Avvattning E65 Svedala-Böringe*, Trafikverket (2018)

### Online resurs

- *Miljöanpassning av genomsiktliga skärmar för fåglar*, Trafikverket [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/19318/Ineko.Product.RelatedFiles/100838\\_temablad\\_natur\\_faglar\\_och\\_genomsiktliga\\_skarmar.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/19318/Ineko.Product.RelatedFiles/100838_temablad_natur_faglar_och_genomsiktliga_skarmar.pdf) (Hämtad 2018-05-02)

### Fotografier och kartunderlag

ÅF Infrastructure om inget annat anges.







Trafikverket, Region Syd, Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)