

GESTALTNINGSPROGRAM

E65 Svedala - Börringe

Svedala kommun, Skåne län

Vägplan, 2022-09-07

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, Fanny Rading Heyman & Elias Södersten

AFRY

Dokumentdatum: 2022-09-07

Ärendenummer: TRV 2015/21082

Projektnummer: 148277

Version: 5.0

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
3.1	Gestaltningmål	8
3.2	Vägens inre och yttre rum	8
3.3	Gestaltungsriktlinjer	9
4	GESTALTNINGSFÖRSLAG	16
	<i>Delområden</i>	17
4.1	Delområde 1, Perstorps gård	17
4.2	Delområde 2, Ravinen.....	19
4.3	Delområde 3, Trafikplats Sturupsvägen, dagvattendamm, Håkanstorpsvägen och rastplats	22
4.4	Delområde 4, Befintlig rastplats	34
4.5	Delområde 5, Cirkulationsplats	35
4.6	Delområde 6, Börringe kyrkoväg.....	38
	<i>Befintlig E65</i>	39
5	REKOMMENDATIONER INFÖR FORTSATT ARBETE	43
6	REFERENSER	44

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.

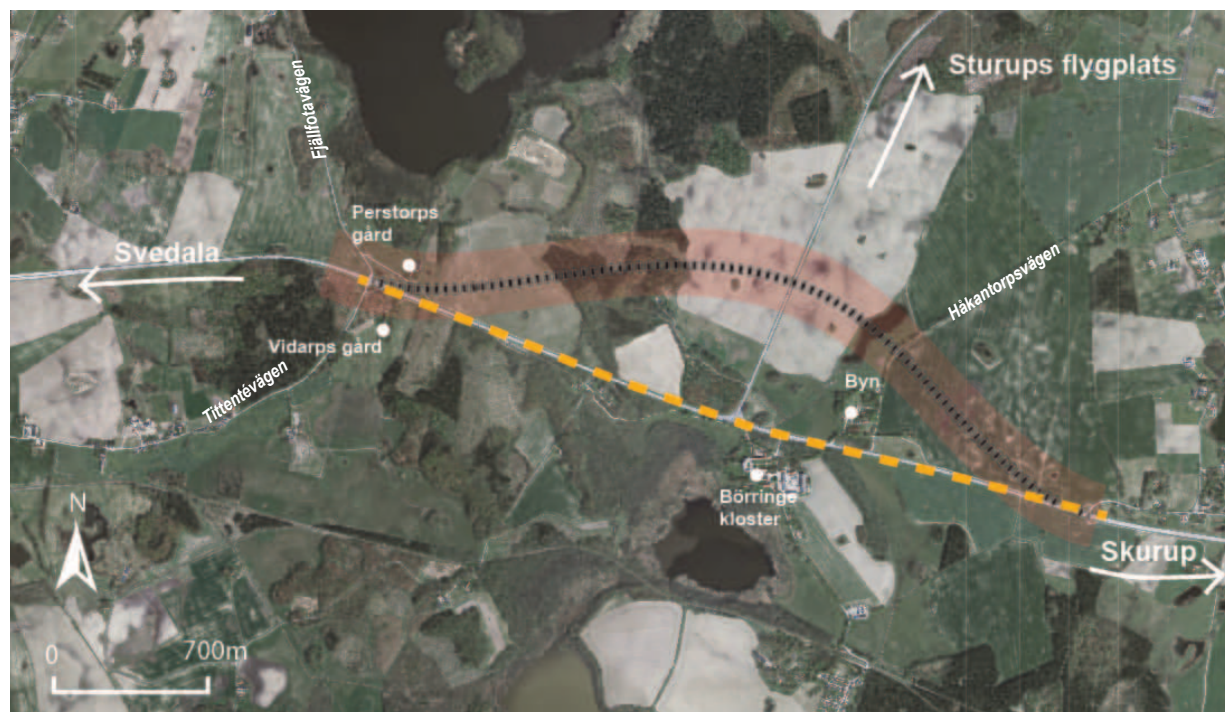
Gestaltungsprogrammets övergripande mål är att föreslå åtgärder som förstärker positiva effekter

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 gestaltungsprogramsynpunkt, 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 århundradena. 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 mangelgravar som bryts av uppvoxen och sammanhållen skogsvegetation i form av löv- och barrskog.

I landskapet finns inslag i form av småskalig gårdsbebyggelse samt äldre alléplanteringar, mangelgravar 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 Fjällfotassjön norr om befintlig E65 och Börringesjön söderut. En viltstråskorridor för kronhjort följer ravin. Skogsområden och viltstråskorridoren 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 Håkanstorpsvägen



Figur 5. Vy över bäckfåran som går genom ravinen

3 Gestaltningsmål och riktlinjer

3.1 Gestaltningsmål

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 gestaltningsmål ska uppnås. Riktlinjerna och målbild ska bidra att åstadkomma en samordnad arkitektonisk helhet för vägsträckan och ligger till grund för vidare bearbetning i byggskedet.

Det övergripande gestaltningsmålet är att ny vägutformning ska utformas med stor hänsyn till omgivande landskaps- och bebyggelsekaraktär och kvaliteter. Vidare ska ny vägdragning utformas så att trafikanter 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 utpekade 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. Det här kapitlet är 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, mörgelgravar 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 markvegetation och jordmån banas av i byggskedet för att sedan läggas på slänten för att bibehålla en naturlig växtflora.

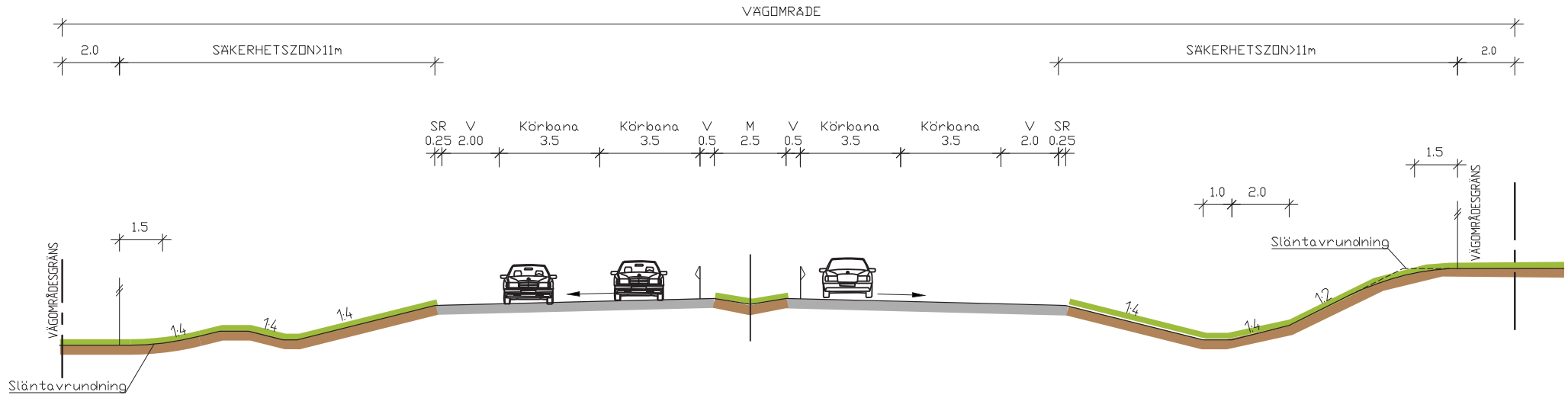
Vägrummet

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

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

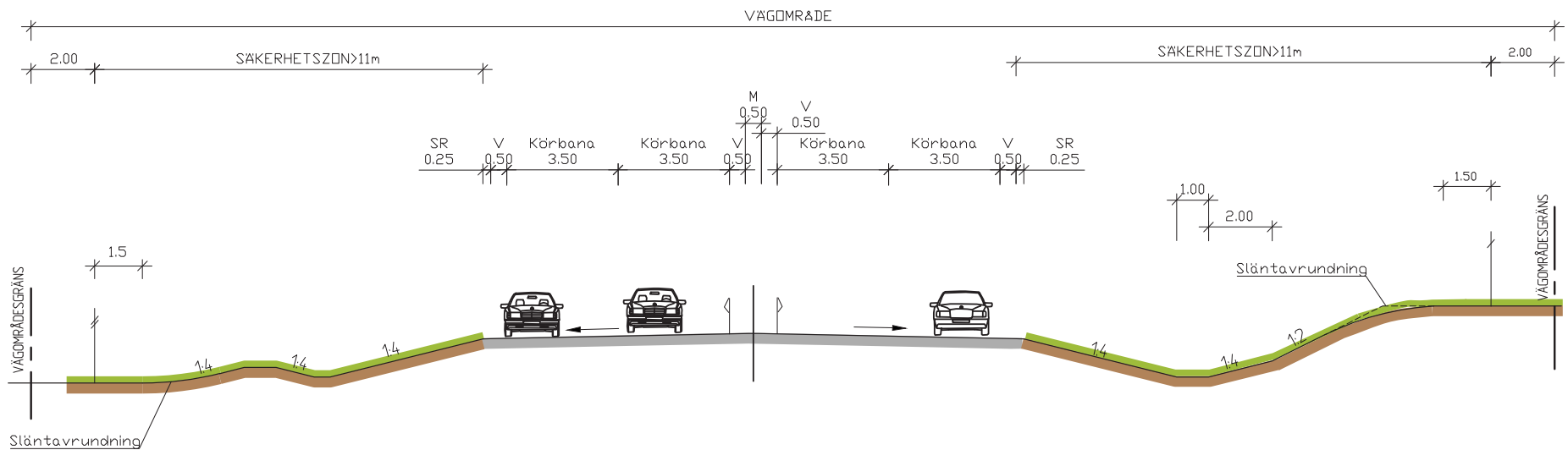
Den föreslagna vägen går på flera ställen i skärning. Längs dessa sträckor är inre släntlutningen 1:4, yttre dikesslänt 1:2 (bortsett från de första 2 m som är 1:4), dikesdjupet minst 0,3 meter under terrass och dikesbotten 1,0 meter bred, se typsektioner Figur 6 och Figur 7. Där räcken finns utmed sträckan är släntlutningen 1:2.

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 Börringe där ny E65 ansluter till befintlig E65

Sidoområde

Vägdragningen kommer till stor del dras genom jordbruksmark och längs med vissa sektioner genom uppvuxna skogspartier. Där ny väg anläggs bör släntskärningar och bankuppbyggnad till stor del anläggas med hänsyn och anpassas till omgivande topografi. Det ska ske genom att släntröner och släntröner anpassas och ansluts till befintliga höjder. Längs med sektionerna där vägen dras genom öppet åkerlandskap och ansluter till tät skogspartier ska vägutformningen följsamt anpassas till omgivande skala och eftersträva en naturlig övergång med släntavrundning.

Byggnadsverk

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

Fem stycken nya byggnadsverk i form av broar anläggs längs med den nya vägdragningen; vägbro över E65 mellan väg 814 (Fjällfotavägen) och väg 596 (Tittentévägen), över ravinen, vägbro vid ny trafikplats över ny E65, vägbro över E65 för Håkanstorpsvägen samt vägbro för E65 väster om Börringe by över väg 812.

Vägbro mellan Fjällfotavägen och Tittentévägen över E65 föreslås utformas som balkbro alternativt som snedbensbro. Se mer i kapitel ”4.1 Delområde 1, Perstorps gård”.

Det finns fem befintliga färister längs befintliga E65, varav tre ska flyttas till nya E65. Det finns även två befintliga viltuthopp längs gamla E65 som ska vara kvar.

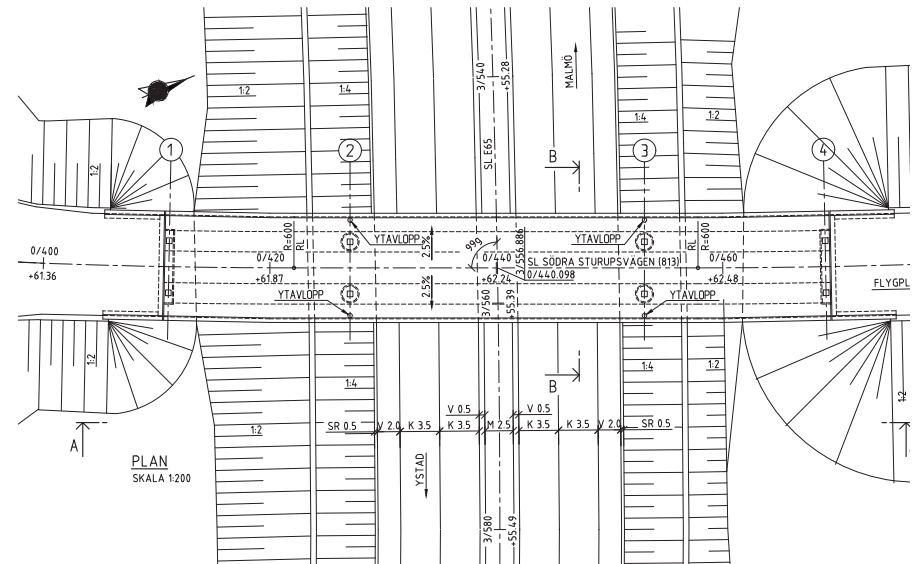
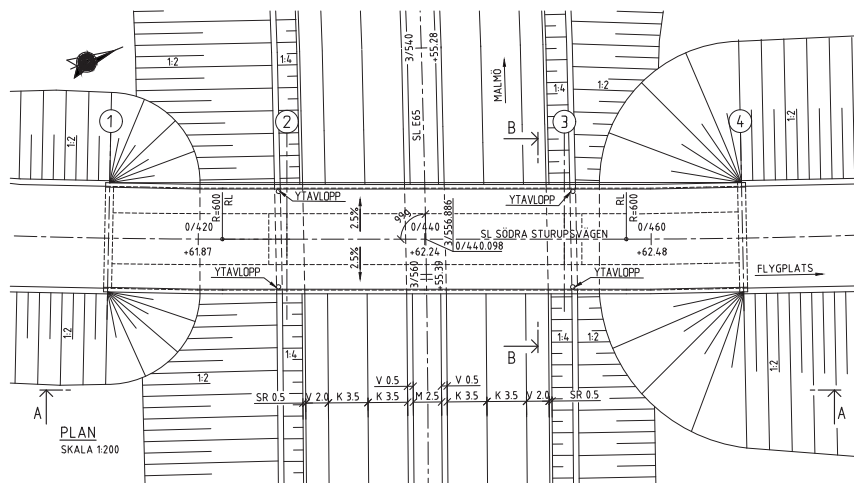
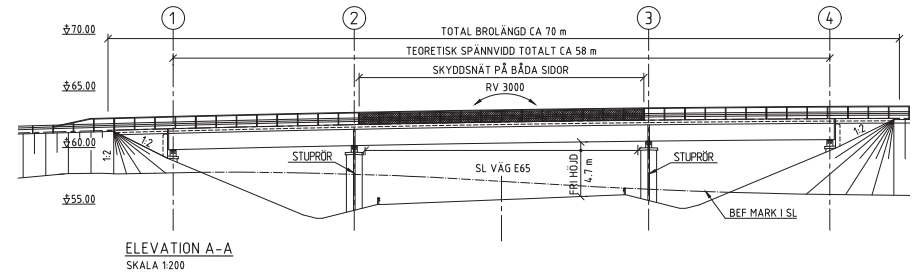
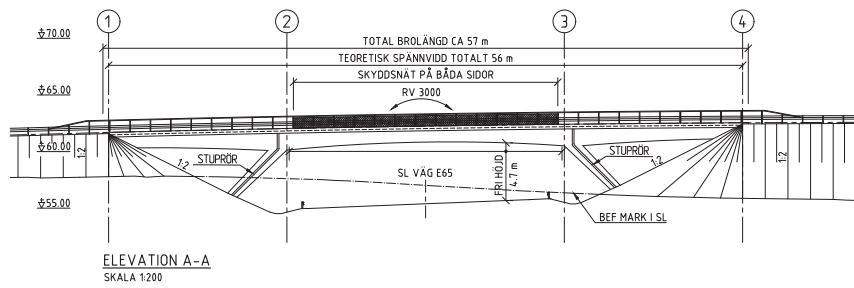
I anslutning till ravinen ska det anläggas en bro över bäcken. Den ska utformas för att ge ett så ljust och luftigt uttryck som möjligt och med viltpassage under bron för att undvika att skära av viktiga viltstråk. Genom att lägga två parallella balkbroar bredvid varandra skapas ett ljusinsläpp mellan broarna. Mellanstöden i bron utförs med runda pelare för att ge ett så ljust och luftigt intryck som

möjligt. Bron förses med bullertäta skärmar för att reducera ljud och ljus. Se mer i kapitel ”4.2 Delområde 2, Ravinen”.

Ny trafikplats anläggs i form av vägbro över E65:ans nya vägdragning och ansluter till befintliga Sturupsvägen genom två droppar med anslutande på- och avfartsramper. Bron utformas som balkbro alternativt som snedbensbro. Se mer i kapitel ”4.3 Delområde 3, Trafikplats Sturupsvägen, dagvattendamm, Håkanstorpsvägen och rastplats”.

Öster om trafikplatsen och dagvattendammen leds Håkanstorpsvägen på bro över nya E65:an. Bron utformas likt övriga broar längs med E65:an, som snedbensbro eller som balkbro. På så sätt upplevs gestaltningen som konsekvent och tilltalande för de som färdas längs med E65:an. Se mer i kapitel ”4.3 Delområde 3, Trafikplats Sturupsvägen, dagvattendamm, Håkanstorpsvägen och rastplats”

Väster om Börringe över väg 812 byggs ny vägbro för E65 av typen plattramsbro. Se mer i kapitel



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 Tittentévågen, över E65 vid Håkanstorp svågen samt för trafikplats vid Sturupsvågen. Skisser visar de två brotyperna för trafikplats vid Sturupsvågen

”4.6 Delområde 6, Börringe kyrkoväg”.

Mellanstöden till de broar som går över E65:an kommer bli påtagliga för de som färdas längs med E65:an. I arbetet för en samlad arkitektonisk helhet och ett konsekvent uttryck längs med hela sträckan förespråkas att alla dessa broar ska utformas på samma vis, antingen som balkbroar med rundande mellanstöd för att ge ett så ljust och luftigt intryck som möjligt eller som snedbensbroar. Ur ett gestaltungs-perspektiv förespråkas i första hand alternativet med snedbensbroar med motiveringen att de kan uppfattas som mindre markanta till omgivningen samt att de bedöms ha ett högre vägarkitektoniskt värde i jämförelse med balkbro. Det gäller för vägbro mellan Fjällfotavägen och Tittentévägen, för vägbro vid ny Trafikplats samt för vägbro vid Håkanstorpsvägen.

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 skiljeremсор ska vara vegetationstäckta. Lokala avbaningsmassor 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 skärningsslänter utformas med avbaningsmassor som kompletteras med grässådd där föreslagen 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 föreslagen plantering se respektive delområde under kapitel”4.3 Delområde 3, Trafikplats Sturupsvägen, dagvattendamm, Håkanstorpsvägen och rastplats” samt kapitel ”4.5 Delområde 5, Cirkulationsplats”

Alléer

Ny väg dras genom tre alléer; vid Fjällfotavägen, Perstorps gård och Håkanstorpsvägen. Vid Håkanstorpsvägen anläggs ny bro över ny 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 Håkanstorpsvägen. Återplantering bör ske i de luckor som finns i den befintliga alléns västra sida samt längs med den östra sidan. 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 i kapitel ”4.3 Delområde 3, Trafikplats Sturupsvägen, dagvattendamm, Håkanstorpsvägen och rastplats” och kapitel ”4.5 Delområde 5, Cirkulationsplats”

Jätteekar

Inom vägområdet finns det ett antal jätteekar inventerade, varav en står i direkt anslutning till den föreslagna dragningen av E65. Det är viktigt att dessa jätteekar 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 anläggningskedde. För åtgärder vid jätteeken 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 Sturupsvägen belyses vid droppar och delvis vid ramperna. För belysning vid föreslagen rastplats se stycke *Rastplats* under kapitel ”4.3 Delområde 3, Trafikplats Sturupsvägen, dagvattendamm, Håkanstorpsvägen och rastplats”

Bulleråtgärder

Genomförda bullerberäkningar visar att ett antal fastigheter inom vägområdet berörs av vägbuller till följd av ny vägdragning. Som bulleråtgärd föreslås att bullerskyddsvallar och bullerskyddsskärmar anläggs längs med delar av vägsträckan. I höjd med Perstorps gård föreslås en bullerskyddsvall norr om ny E65. Vallen beräknas bli 245 meter lång och 3,5 m ovan vägmitt. På den södra sidan om ny E65 föreslås en 150 meter lång och 3 meter hög bullerskyddsvall i kombination med en 120 meter lång och 2 meter hög bullerskyddsskärm, se mer i 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 så att den blir 185 meter lång med en varierande höjd ovan vägmitt på 3-4,5 meter. Se mer i kapitel ”4.6 Delområde 6, Börringe kyrkoväg”

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.

Landskapsbron över ravinen förses med 2,2 meter höga bullertäta skärmar för att reducera ljud och ljus. Se mer i 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 vägsblånt.

Viltstängsel

Viltstängsel ska anläggas längs med större del av sträckan för att minimera viltolyckor. Nytt stängsel ska överensstämman och kopplas 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 överensstämman med befintliga vägräcken som ny vägdragnings 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 studera närmare. Delområdena har studerats för att föreslå anpassade utformningsåtgärder sett till omgivande bebyggelse, landskapselement och värdefulla kulturvärden.

Totalt har sex stycken delområden pekats ut längs med den nya vägdragningen och 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. Kapitlet avslutas med generella gestaltungsförslag för befintlig väg E65, markerad med streckad röd linje i figur 9.



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

Delområden

4.1 Delområde 1, Perstorps gård

Strax väster om Perstorps gård ansluter ny vägdragning till befintlig väg. Perstorps gård är en gammal arrendegård till Börningekloster 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. Där släntlutningen är 1:4 så undviks räcken. Längs med vägens norra sida, mot Perstorps gård, kommer vägräcken uppföras längs med den vägsektion som anläggs där lutning är 1:2. Mellan Perstorps gård och befintlig E65 finns en allé bestående av 5 st 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 3,5

meter hög och 245 meter lång. Bullerskyddsvallen föreslås grässås och planteras med buskar och mindre träd för att bidra till en naturlig avskärmning mellan Perstorps gård och E65. Österut skär ny vägdragning genom 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 växer en jätteek, cirka 2-3 meter från vägkanten i skogskanten. För att motverka intrång på eken föreslås vägräcken anläggas så att slänten kan ställas brantare.

Ny bullerskyddsvall, 3 meter hög, föreslås anläggas på den södra sidan parallellt med E65. På grund av begränsat utrymme vid jätteeken övergår bullerskyddsvall förbi jätteeken till bullerskyddsskärm, 2 meter högt och 120 meter långt. För att möjliggöra en visuell koppling mellan

vägen och jätteeken föreslås bullerskyddsskärm anläggas med transparenta partier, se Figur 10. Utformning och placering av den transparenta sektionerna bör studeras i detalj i samband med kommande projekteringskedje 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" på sida 13 och för mer om vägbron se stycke "Byggnadsverk" på sida 11.



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



Figur 11. Ny vägdragning vid Perstorps gård och Vidarps gård

Där befintlig E65 och nya E65 ligger nära varandra föreslås en naturlig plantering anläggas mellan 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 Tittentévågen 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 Tittentévågen föreslås tas bort och återställs med ny plantering som ska överensstämma med omgivande skogsvegetation, se Figur 11.

4.2 Delområde 2, Ravinen

Ny E65 skär genom ett sammanhängande skogsområde mellan Fjällfotasjön och Börringesjön. Området utgör en viktig spridningskorridor för flora och fauna. Det har sedan tidigare gått ett viktigt 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 reducera barriäreffekten befintlig E65 har haft, och framtida dragning av E65 kommer få, på viltstråket mellan Fjällfotasjön och Börringesjön anläggs en landskapsbro över ravinen i den öppna dalgången som förbinder skogsområdena, se Figur

12. Landskapsbron utformas som två parallella balkbroar med 2,5 meters mellanrum för att tillåta ljusinsläpp mellan broarna. Mellanstöden i bron utförs med runda pelare för att ytterligare öka intrycket av ljus och luft. Landskapsbron utformas i tre spann med raka vinglar längs med vägen. Fri höjd ska uppfylla riktlinjer för fri höjd i skogbeklädda områden och vara minst 5 meter. Viltpassage sker under bron där den uppfattade



Figur 12. Fotomontage av landskapsbro i ravinen



Figur 13. Ny Landskapsbro med viltpassage och ravin undertill

längden beräknas bli cirka 45 meter medan bronns totala längd är cirka 70 m. Bron förses med 2,2m höga bullertäta skärmar. Dessa monteras på broarnas utsidor samt mellan broarna. Se Figur 12, Figur 13, Figur 14.

För att reducera störningar för viltstråket från ljusreflektioner från förbipasserande bilar föreslås bullerskydden på utsidorna vara icke-transparenta. Detta innebär att utblickar för trafikanter ut mot ravinen begränsas.

För att brokonstruktionen inte ska upplevas

som ett dominerande 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 upp vuxen skogsvegetation bevaras. Längs med de partier detta ej är möjligt ska återplantering ske. Växtval ska överensstämma 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



Figur 15. Miljö vid ravinslänt där ny landskapsbro föreslås



Figur 14. Sektion av ny bro över ravinen

stundtals översvämmas ska landskapsbron 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.

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

Där ny vägdragnings korsar väg 813/Sturupsvägen anläggs en trafikplats i form av en bro över ny vägdragnings 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 16. 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, torka och vind.

Det omgivande landskapet utgörs av öppen åkermark med böljande topografi med inslag av åkerholmar, mägergravar och enskilda träd. Placering av ny trafikplats möjliggör att skapa goda siktlinjer, framförallt söderut, till det omgivande kulturlandskapet. Södra Sturupsvägens dragnings kommer att justeras något och där vägen tas bort ersätts den av åkermark.

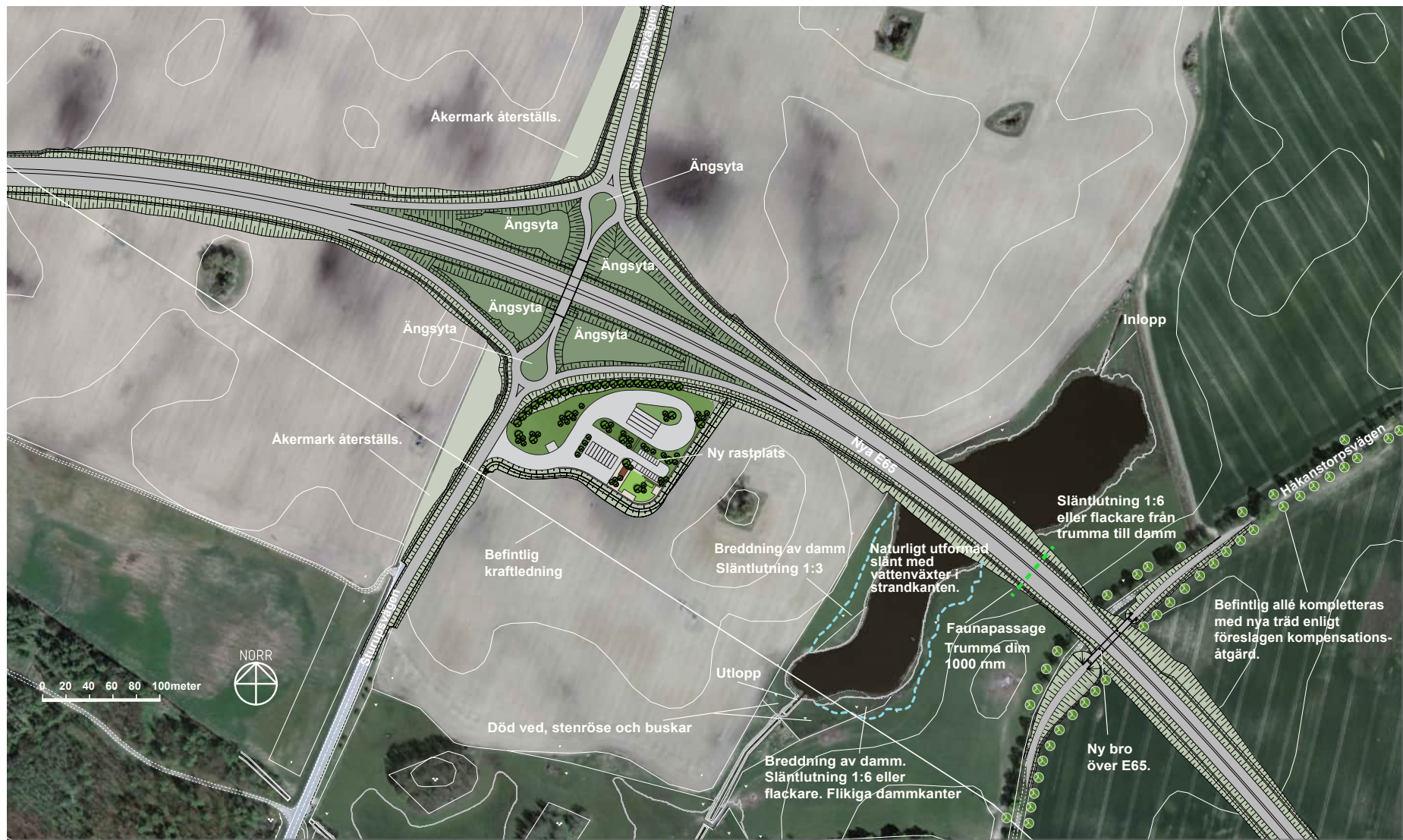
Dagvattendamm

Nya E65 dras genom befintlig dagvattendamm belägen väster om Håkanstorpsvägen. Dammens funktion är delvis att rena dagvatten från omgivande jordbruksverksamhet från kväve. För att bibehålla dammens kväverenande funktion kommer den behöva breddas så att ytarean förblir densamma som idag. Breddningen sker lämpligast i dammens södra del eftersom marken norr om ny E65 planeras användas av markägaren. Dammens norra och södra sida om ny E65 förbinds genom två nya D1600 trummor. Breddning anpassas till

befintliga höjder och föreslås ske åt sydost och sydväst. Den östra sidans slänter bör vara flack och flikig, förslagsvis med slänlutning 1:6. Detta för att underlätta för groddjur att ta sig upp och för att det ska bli ett mer naturligt utseende som bättre smälter in i landskapet. För att bevara dammens funktion som potentiellt skydd, födosök och vila för insekter fåglar och groddjur och för att gynna den biologiska mångfalden föreslås det i söder att död ved, stenröse och buskar placeras. Den västra sidans slänter bör vara brantare med ett förhållande på 1:3 för att förhindra att groddjur tar sig upp på åkermarken. Vattenväxter lämpade för ändamålet planteras i slänterna. En torrtrumma, D1000, anläggs öster om dammen under nya E65:an som en ny faunapassage. Slänt mellan faunapassage och damm bör vara flack, 1:6 eller flackare. Se Figur 16

Håkanstorpsbron

Öster om trafikplatsen och dagvattendammen leds Håkanstorpsvägen på bro över nya E65:an. Brons placering tar hänsyn till de naturliga höjdförhållandena och en befintlig höjdrygg



Figur 16. Illustration över ny trafikplats vid Sturupsvägen, rastplats, breddning av damm och ny bro vid Håkanstorpsvägen



Bro Håkanstorpsvägen
E65 Börringe-Svedala Vägplan

Figur 17. Håkanstorpsvägen leds på bro över nya E65:an. Som kompensationsåtgärd planeras nya träd i den befintliga alléns luckor. Vy från ny E65 med blicken mot sydost och håkanstorpsbron



Figur 18. Håkanstorpsvägen har sitt ursprung i ett fågatstråk som förr ledde djur till bete. Allétråden är ett uttryck för omgestaltningen av odlingslandskapen som genomfördes under 1800-talets andra hälft. Den nya E65:an innebär en brytning av det gamla vägstråket som modereras genom att Håkanstorpsvägen leds på bro över ny E65. Foto i höjd med kyrkoruin till vänster med blicken norrut längs med Håkanstorpsvägen



Byn ↘

Figur 19. Håkanstorpsvägen har sitt ursprung i ett fågatstråk som förr ledde djur till bete. Allétråden är ett uttryck för omgestaltningen av odlingslandskapen som genomfördes under 1800-talets andra hälft. Den nya E65:an innebär en brytning av det gamla vägstråket som modereras genom att håkanstorpsvägen leds på bro över ny E65. Bild tagen norr om Håkanstorpsbron med blicken söderut mot Byn

nyttjas för att minska marken som tas i anspråk. 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 Håkanstorsvägen. Återplantering bör ske i de befintliga luckor som finns i allén samt före- och efter bron på båda sidor om Håkanstorsvägen. Skogslönn bör väljas vid återplantering eftersom arten medför en hög biodiversitet och inte är sjukdomsdrabbad. Med Håkanstorsbron bibehålls sambandet mellan slottsmiljön, Byn, och det omgivande odlingslandskapet vidare mot Nötesjö.

Rastplats

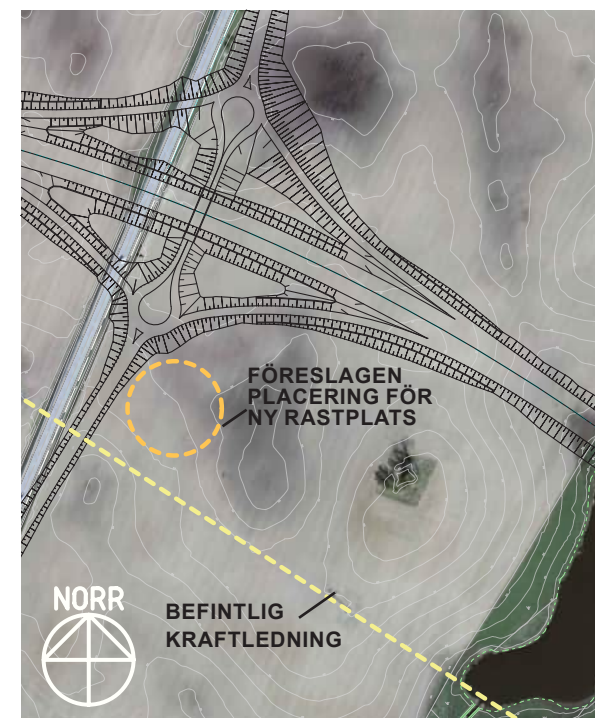
I anslutning till den nya trafikplatsen Sturup föreslås en ny rastplats, se Figur 16, Figur 20 och Figur 27. Rastplatsens läge har valts baserat på att det finns goda möjligheter att anlägga en

trafiksäker och tillgänglig rastplats. Vidare finns det intressanta målpunkter i området såsom kulturmiljön runt Börringe kloster samt goda möjligheter att skapa en naturskön rastplats med siktlinjer mot närliggande odlingsmark, trädalléer och gårdsbebyggelse. Befintlig kraftledning går i närheten av rastplats och måste beaktas vid anläggning.

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 Börringekloster.

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



Figur 20. Föreslagen lokalisering av ny rastplats enligt "Beslutsunderlag för lokalisering av ny rastplats utmed E65 mellan Ystad och Malmö". Befintlig kraftledning ska beaktas vid anläggning

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 i Figur 28. 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 Håkanstorpssvägen och odlingsröset. Utformningen ska skapa goda möjligheter för 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 märkegravar 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 stensmjöl. 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 bör det finnas en tillgänglighetsanpassad 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



Figur 21. Referensbild. Förslag på utformning. Stenmurar utförs, om möjligt, med stenar som påträffas under anläggningsarbetet



Figur 22. Referensbild. Stenmurar i öppna landskap kan gynna biologisk mångfald



Figur 23. Referensbild. En variation av träd och blommande buskar planteras enligt föreslagen gestaltning i dungar, "clumps" på rastplatsen. Exempel på arter som kan användas är ek, skogslönn, oxel, hagtorn och apel



Figur 24. Referensbild. Bilparkeringen kan utformas med stenmjöl eller grus för att minska andelen hårdgjord yta på rastplatsen



Figur 25. Referensbild. Eventuellt kompletteras rastplatsen med en gunga med träställning som sätts i sand. Förslagsvis en gunga som kan användas av flera barn samtidigt

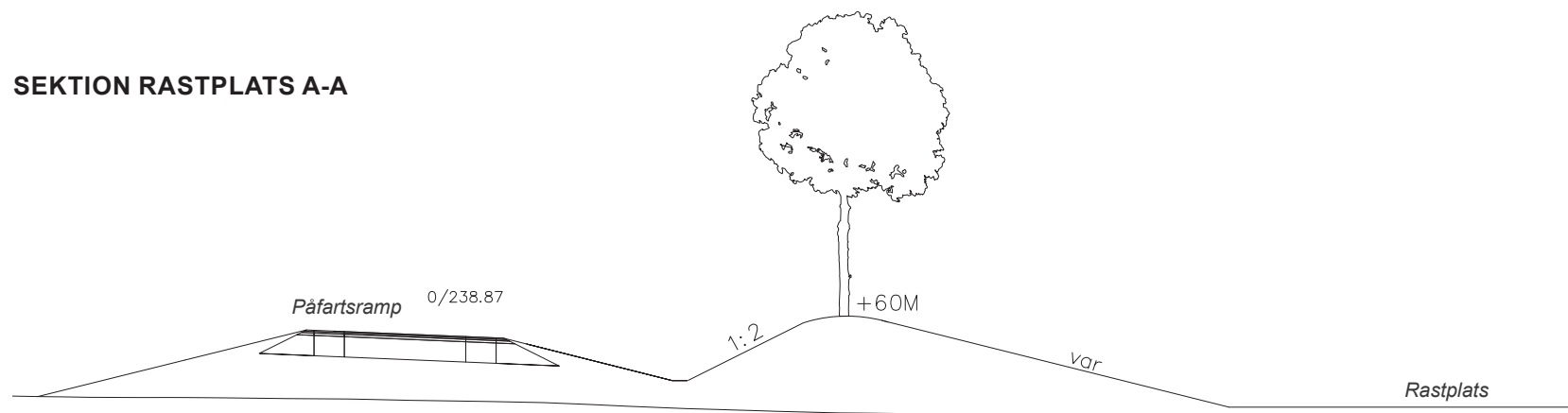


Figur 26. Referensbild. Exempel på bänkbord av typen Scandinavia från Nifo Lappset

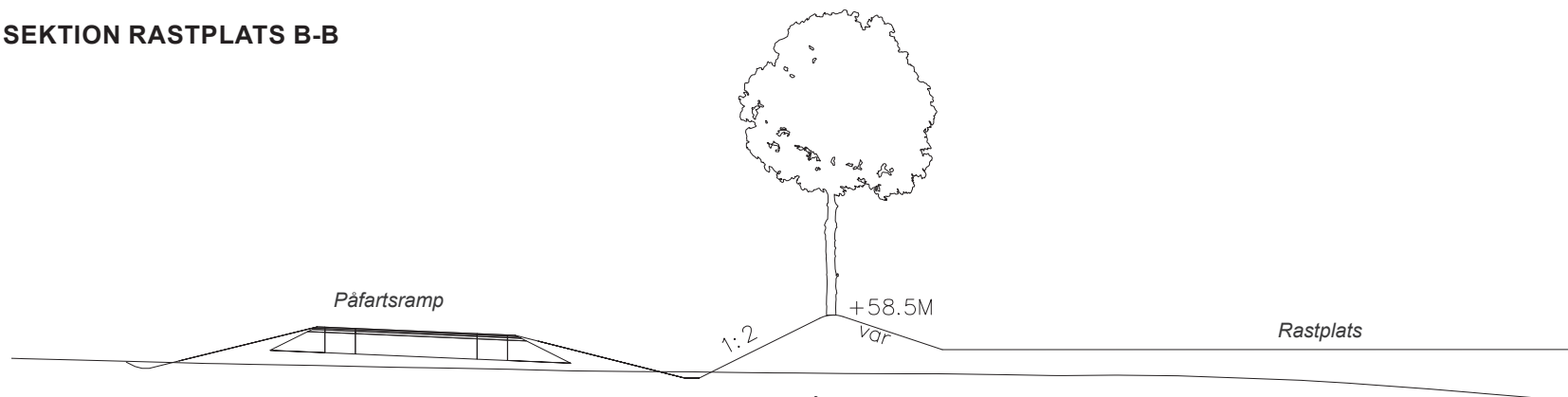


Figur 27. Skiss över förslagen utformning för ny rastplats

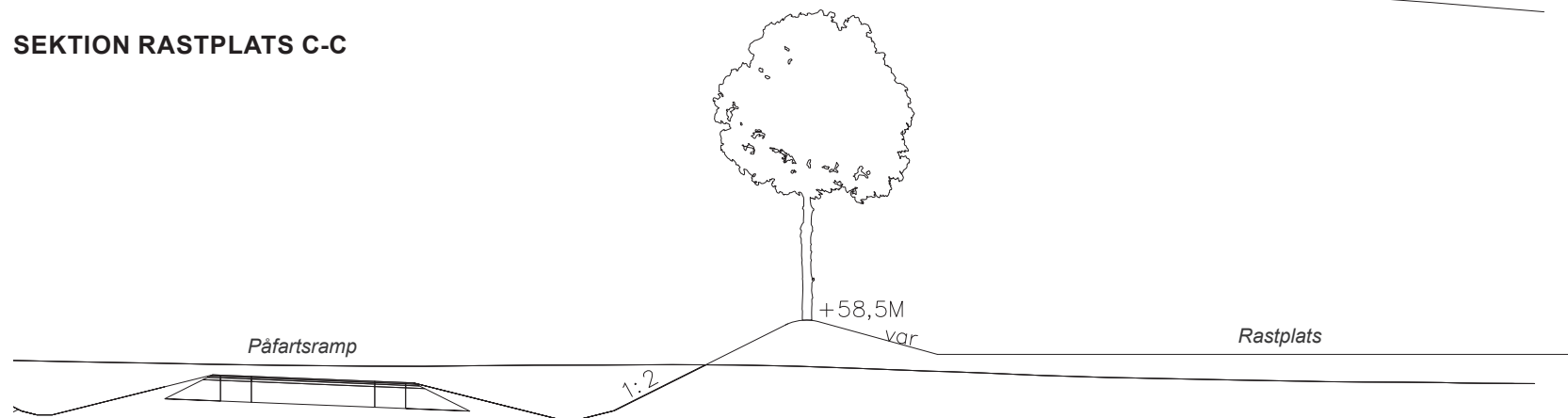
SEKTION RASTPLATS A-A



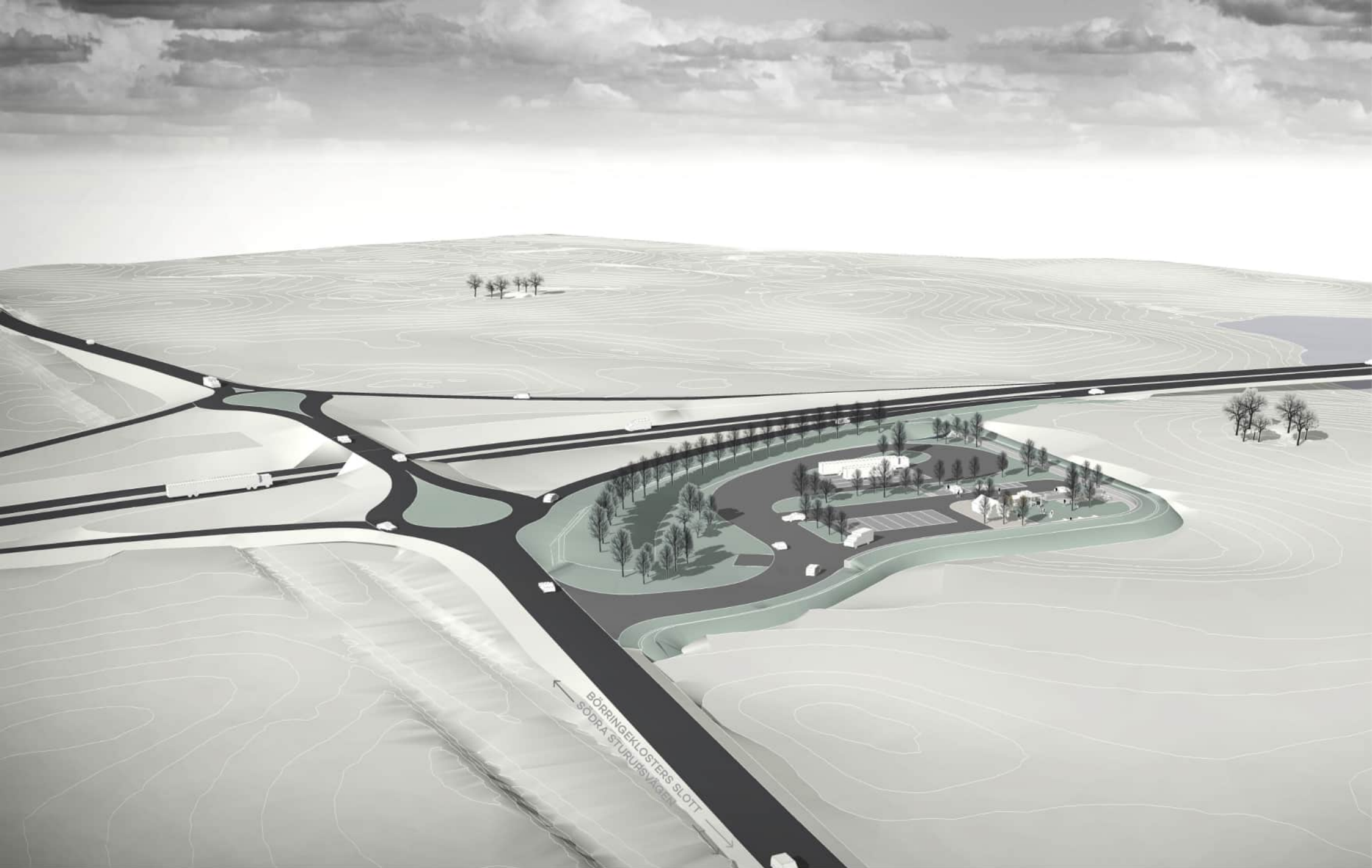
SEKTION RASTPLATS B-B



SEKTION RASTPLATS C-C



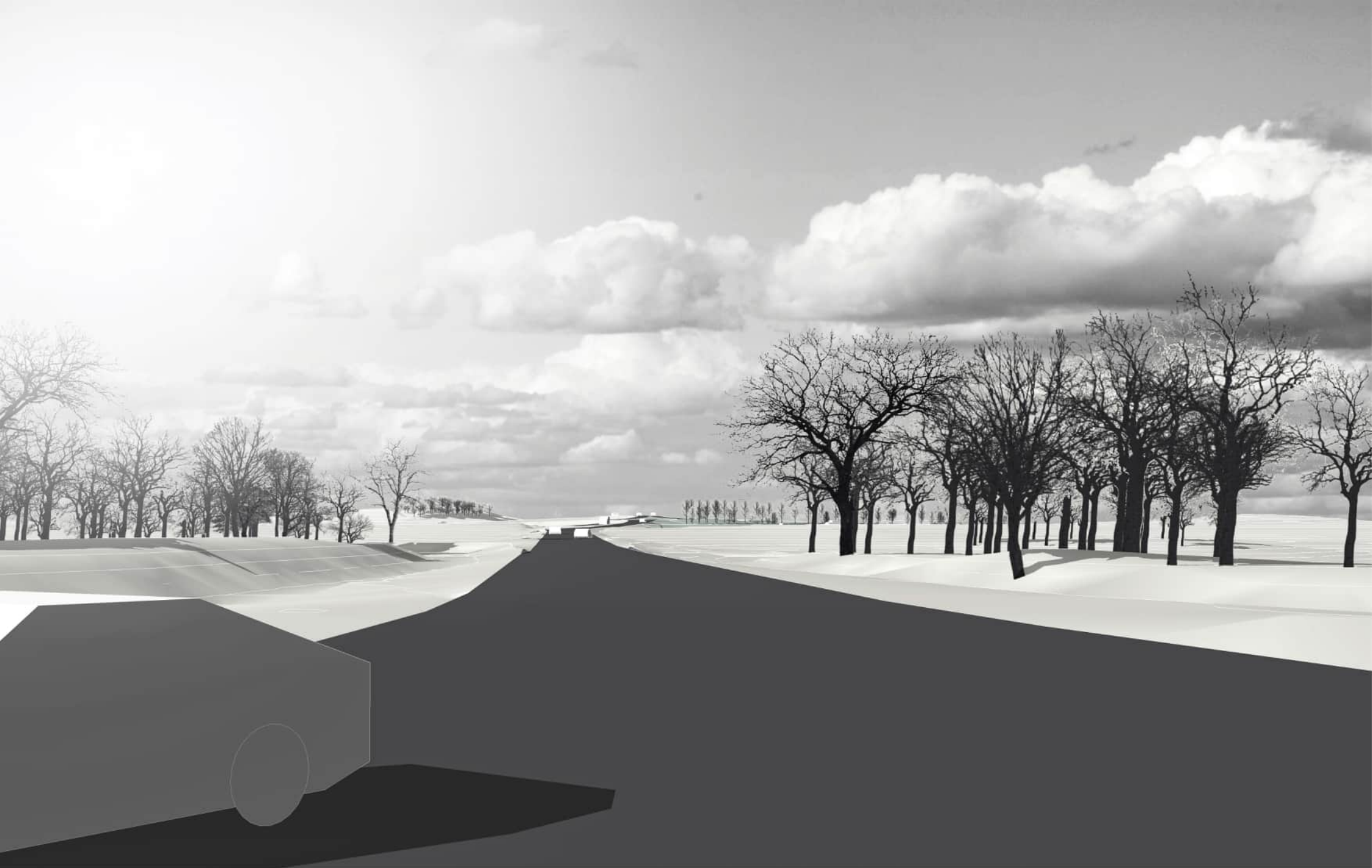
Figur 28. Princip för höjdsättning av höjden mot rastplatsen



RASTPLATSEN

E65 Börringe-Svedala Vägplan

Figur 29. Illustration över ny trafikplats och rastplats. Sturussvägen 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 30. Illustration från befintlig E65 med blick längs med Sturupsvägen mot rastplatsen. Trots att rastplatsen omges av ett öppet åkerlandskap innebär den endast en liten exponering på håll. Trafikplatsens banker skymms delvis av rastplatsens höjdrygg och trädrad. Trädraden som med tiden kommer bli alltmer karaktärgivande och synas på håll. Ett inslag som inte är främmande i landskapet

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 stolpmatur placeras med stolphöjd 6 meter. I anslutning till vistelseytan föreslås stolpmatur med stolphöjd 4 meter samt nedfälld markbelysning vid föreslagna trädplantering. Toalettbyggnad föreslås belysas med väggarmatur.

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

4.4 Delområde 4, Befintlig rastplats

Den befintliga rastplatsen föreslås rivas för att minska vägrummets utbredning. Detta skapar



Figur 31. Den befintliga rastplatsen tas bort och landsvägens ursprungliga sträckning återställs

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.

4.5 Delområde 5, Cirkulationsplats

I det här område genomförs åtgärder för att minska befintlig E65 vägrum och skapa karaktär av en landsväg, så som cykelfält och borttagning av cirkulationsplats, se Figur 34

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 kompensationsåtgärd föreslås hästkastanjer planteras i luckor i kastanjeallén längs den gamla landsvägen söder om trevägskorsningen vilket stärker områdets kulturhistoriska värden.



Figur 32. Bilder över befintlig E65



Figur 33. Bild över befintlig E65 samt rondell vid Sturupsvägen



Figur 34. 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 smalnar av förstärks som entré genom skyltning, se Figur 35.

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 35. Skiss över ny gång och cykelväg ner till Börringe kloster

4.6 Delområde 6, Börringe kyrkoväg

Befintlig bullerskyddsvall väster om Börringe har sjunkit. Åtgärder föreslås för att förlänga och höja bullerskyddsvallen så att den blir 185 meter lång med en varierande höjd ovan vägmitt på 3-4,5 meter. Släntlutningarna bör vara max 1:2 och ha en mjuk avrundning och övergång till befintlig mark. Bullerskyddsvallarna ska sprutbesås med grässådd anpassade för vägslänt. Mot fastigheten föreslås att bullerskyddsvallen planteras med mindre träd- och buskplanteringar för att uppnå ett naturligt samt ordnat intryck som är anpassad till den omgivande bostadsbebyggelsen. Det yttre jordlagret ska ha en sammansättning lämplig att plantera vald vegetation i.

Väster om Börringe över väg 812 byggs ny vägbro av typen plattramsbro. Utformningen ska vara diskret och slänter ska sprutbesås med grässådd anpassad för vägslänter och ska inte vara brantare än 1:2. Se Figur 36.



Figur 36. Illustration över befintlig bullervall som justeras och ny bro

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 Börringekloster 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 Börringekloster samtidigt som kontrasten mellan det öppna jordbrukslandskapet och de slutna skogklädda partierna bevaras.

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

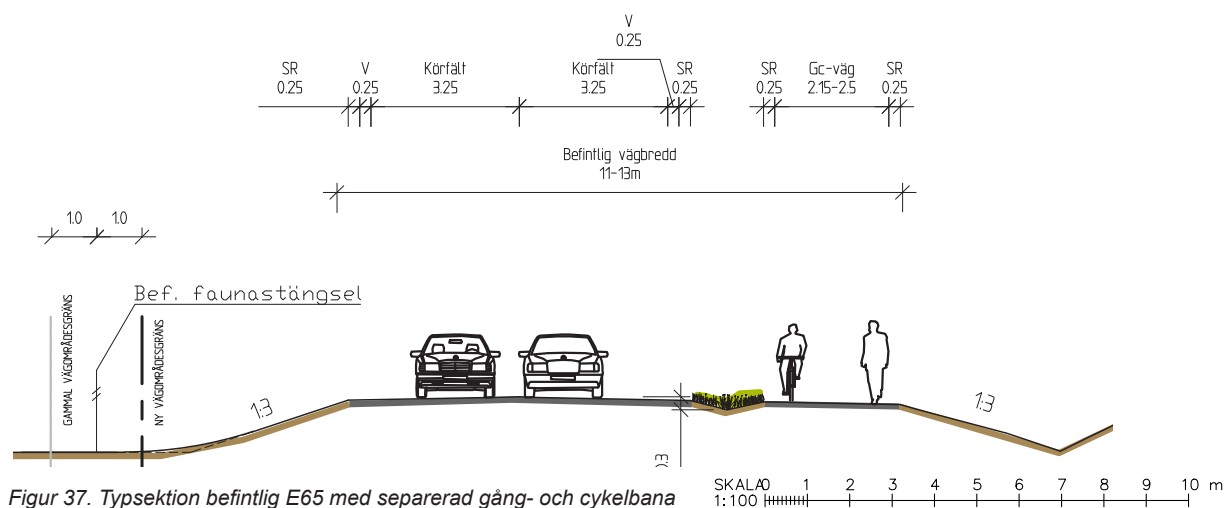
Befintlig E65 föreslås anläggas med ett körfält, 3,5 meter bred, i vardera riktning. Längs den

södra sidan av befintlig E65 anläggs en separerad gång- och cykelbana, 2,5 meter bred. En grässådd skiljeremsa, 2 meter bred, föreslås anläggas mellan cykelbana och körfält. Skiljeremsa utförs som ett avvattningsdike. För att undvika branta slänter föreslås dikets djup till 0,3 meter istället för rekommenderade 0,5 meter. Se Figur 37.

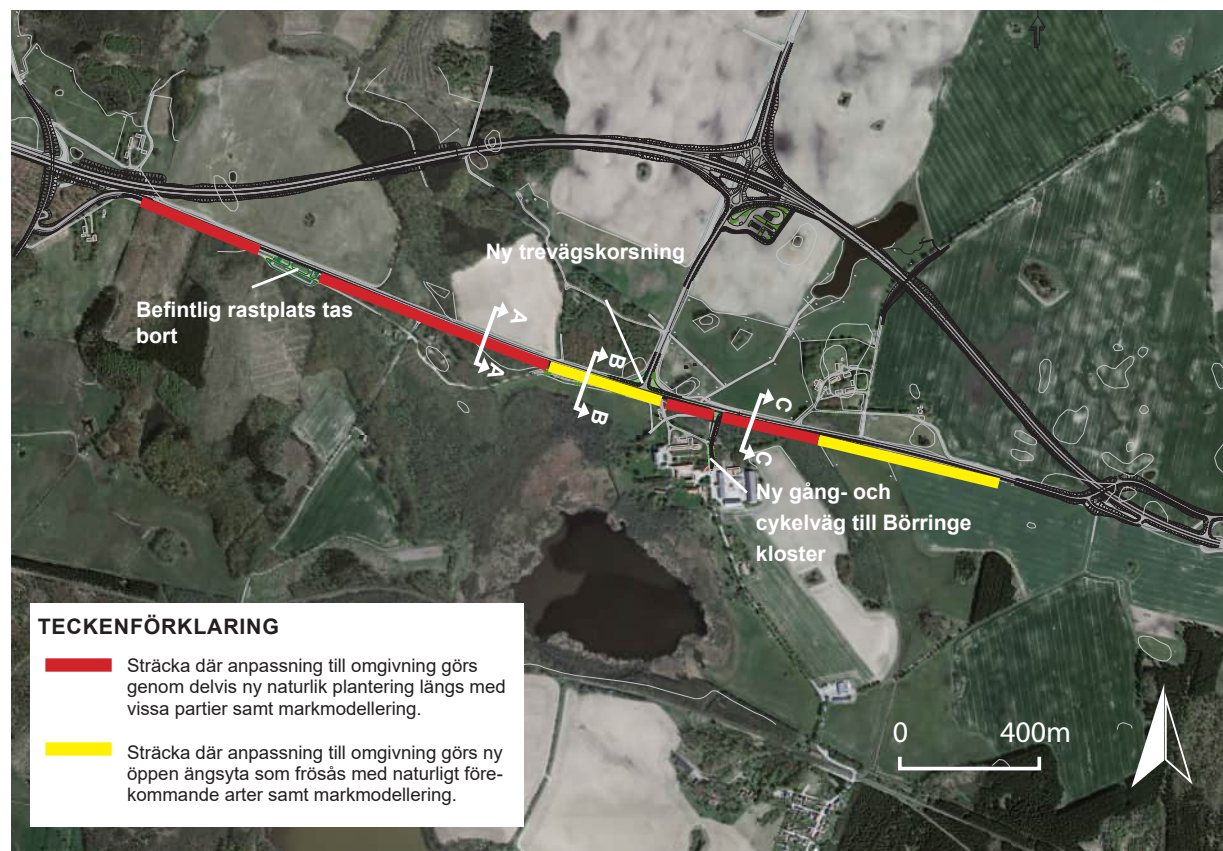
Före detta vägytor som frigörs ska anpassas till det befintliga landskapet. Detta genom att befintliga vägdiken söder om vägen minskas alternativt tas bort och genom markmodellering. Principen för

anpassning av slänter görs enligt Figur 39 och Figur 40.

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.

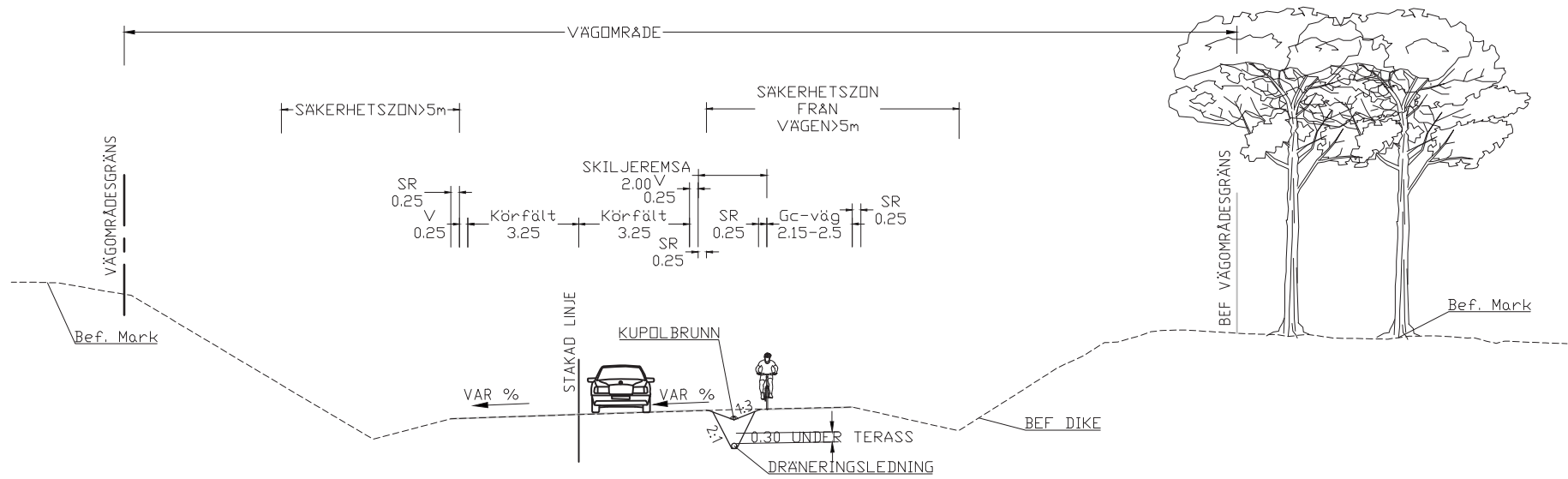


Utöver att minska vägbanan genomförs tre åtgärder för att bygga om befintlig väg E65 till en lokalväg; befintlig rastplats rivs (se kapitel 4.4), befintlig cirkulationsplats rivs och ersätts med en trevägskorsning samt att påfarten från väg 671 mot Börringe kloster minskas (se kapitel 4.5). I samband med iordningställande av E65 till en lokalväg avlägsnas även befintligt viltstängsel, skyltar och vägräcken. Genom att biltrafiken minskar, hastighetssänkning till 70 km/h samt borttagande av viltstängsel bedöms passagemöjligheterna för viltet över befintlig E65 möjliggöras samt förbättras. Det är viktigt att sträckan kompletteras med viltskyltar för att uppmärksamma och varna trafikanter om vilt.

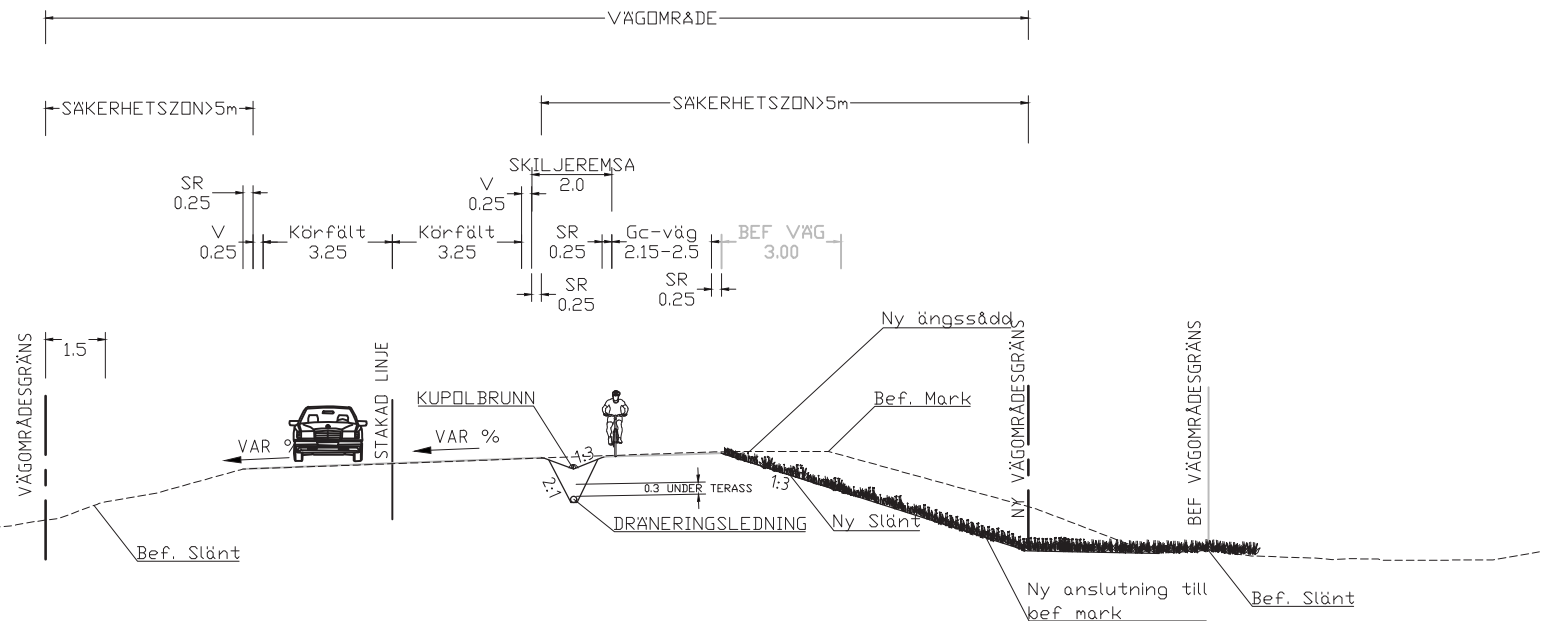


Figur 38. Översikt ombyggnad av befintlig E65

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

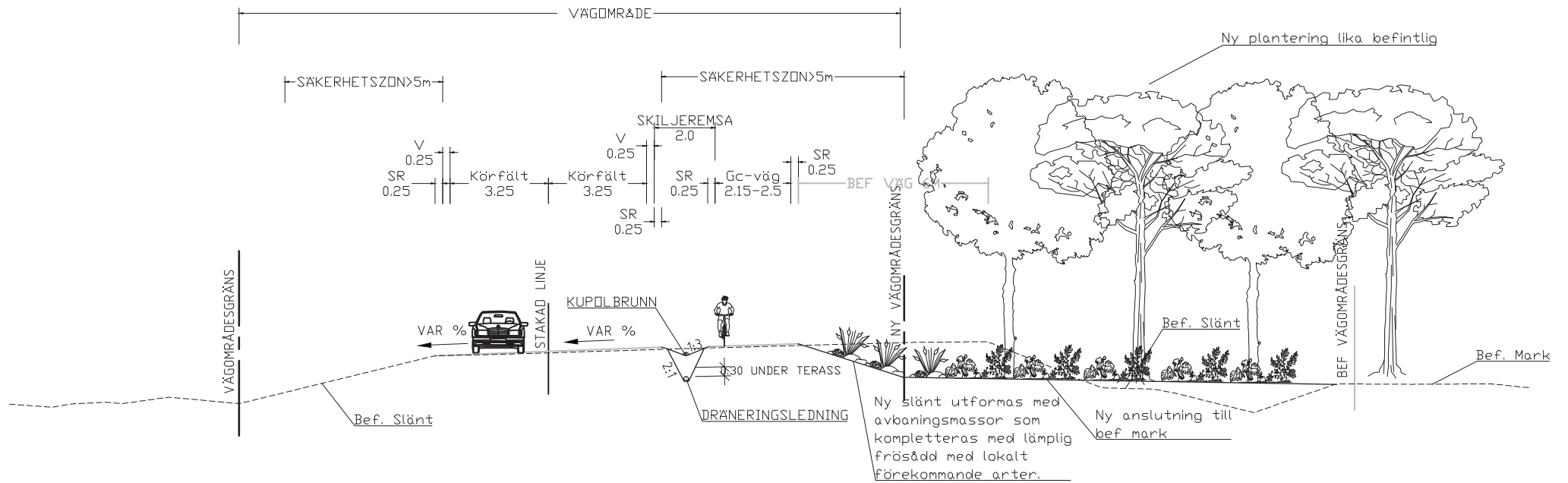


SEKTION B-B BEFINTLIG E65 MED SEPARERAD GÅNG- OCH CYKELVÄG.



Figur 39. 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 40. Sektion över hur anslutning till befintlig mark ska göras i samband med ombyggnaden till E65

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 bullerskyddsskärmens utformning studeras i kommande projekteringsskede för att säkerställa 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.

6 Referenser

Skriftliga källor

- *Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt*, Trafikverket (2014)
- *Fördjupade landskapsanalys E65 Svedala-Börninge*, Trafikverket (2018)
- *Inventering och bedömning av naturvärden Svedala-Börninge*, Trafikverket (2016)
- *Miljökonsekvensbeskrivning E65 Svedala Börninge*, Trafikverket (2021)
- *PM Belysning E65 Svedala-Börninge*, Trafikverket (2018)
- *PM Breddning av damm E65 Svedala-Börninge*, Trafikverket, (2017)
- *PM Gestaltungsavsikter E65 Svedala-Börninge*, Trafikverket (2016)
- *PM Kulturarvsanalys E65, Svedala-Börninge*, Trafikverket (2016)

- *PM Trafikbuller E65 Svedala-Börninge*, Trafikverket (2017)
- *Tekniskt PM Avvattning E65 Svedala-Börninge*, 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 (Hämtad 2018-05-02)

Fotografier och kartunderlag

AFRY om inget annat anges.



Trafikverket, 211 18 Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se