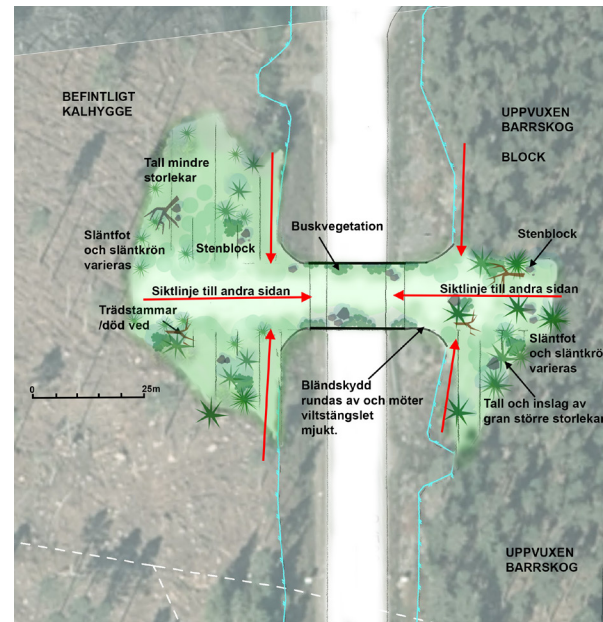


Väg 25 Växjö-Hovmantorp samt Lessebo-Eriksmåla Faunaåtgärder

Gestaltungsprogram

Reviderad 2021-04-01



Trafikverket

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 25 Växjö- Hovmantorp samt Lessebo - Eriksmåla Faunaåtgärder. Gestaltungsprogram.

Vägplan, ärendenummer: TRV 2020/96712, TRV 2020/96714

Författare: Katharina Henriksson

Uppdragsansvarig WSP: Elin Delvéus

Granskare WSP: Cecilia Hjorth

Teknikstöd och granskare Trafikverket: Helena Niordson och Martin Palmlund

Kontaktperson och projektledare Trafikverket Rebecca Seller

Dokumentdatum: 2020-12-11

Reviderad: 2021-04-01

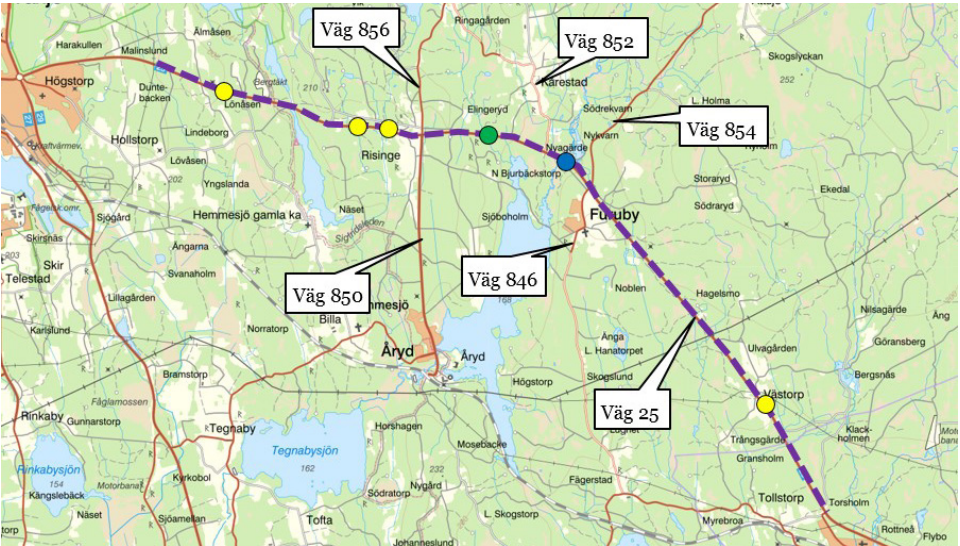
Version:03

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	4
1.1 Bakgrund.....	4
1.2 Syftet med Gestaltningsprogrammet.....	6
1.3 Material, metod och upplägg.....	6
1.4 Avgränsning.....	6
2. Övergripande beskrivning.....	6
2.1 Landskapstyper och naturgeografiska förutsättningar.....	7
2.2 Kulturhistoriska aspekter.....	8
2.3 Naturvärden.....	8
2.4 Rekreation och friluftsliv.....	10
2.5 Visuella samband.....	11
2.6 Nuvarande markanvändning.....	11
3. Känslighet och potential samt styrkor och svagheter.....	12
4. Rekomendationer och åtgärdsförslag.....	14
5. Skötselaserpekter.....	18

Sträckan Växjö-Hovmantorp

Väg 25 sträckan Växjö-Hovmantorp är cirka 19 km och utgörs av en mötesfri landsväg, 2+1-väg, med viltstängsel. Vägsträckningen utgör en viktig förbindelselänk mellan Halmstad, Växjö och Kalmar och trafikvolymen på sträckan är cirka 6 500 – 9 000 fordon/dygn. Vägen utgör en barriär för djur, eftersom den försvårar och hindrar djur från att röra sig fritt i landskapet, då det inte finns några planskilda passager som större djur kan använda för att korsa väg 25.



Översiktskarta Växjö-Hovmantorp med planerade åtgärder. Grön prick anger läget för planskild faunapassage för stora djur, blå prick anger läget för planskild faunapassage för små och medelstora djur och gula prickar anger läget för befintliga koportar som ska rustas upp. Lila streckad linje anger sträckan där nya viltuthopp ska utredas.

Sträckan Lessebo-Eriksmåla

Väg 25, sträckan Lessebo-Eriksmåla är cirka 13 km och utgörs av en tvåfältsväg utan mitträcke och viltstängsel. Väg 25 är en viktig förbindelselänk mellan Halmstad, Växjö och Kalmar. Trafikvolymen på sträckan är cirka 3 500 – 4 000 fordon/dygn. Stora delar av sträckan omgärdas av skogslandskap och mycket vilt korsar vägen.



Översiktskarta Lessebo-Eriksmåla med planerade åtgärder. Röd prick anger läget för faunapassage i plan, blå prickar anger läget för planskilda faunapassager för små och medelstora djur. Ljusblå streckad linje anger sträckan där faunastängsel planeras att byggas.

Projektmål

Följande projektmål har formulerats:

- *möjligheten ökar för viltet, med fokus på älg, att säkert passera vägen utan att barriäreffekterna kraftigt ökar*
- *antalet döda och skadade vilt på sträckan minskar*
- *trafiksäkerheten främjas genom minskat antal viltolyckor*
- *samhällskostnaderna för viltolyckor minskar längs den aktuella sträckan*
- *rätt förutsättningar lämnas för att bygga med så liten trafikpåverkan som möjligt*

1.2 Syftet med Gestaltningensprogrammet

Gestaltningensprogrammet är tänkt att kunna användas som ett underlag vid vägprojekteringen och har som syfte att:

- Beskriva landskapets karaktär och uppbyggnad idag med fokus på det område där faunabron är planerad i sträckan Växjö-Hovmantorp. Vad är värdefullt? Vilka kvalitéer skall tas upp i gestaltningen? Hur skall faunabron smälta in på bästa sätt i landskapsbilden?
- Beskriva landskapets styrkor och potential, samt känslighet och svagheter.
- Beskriva gestaltningensmål och gestaltningensidé samt detaljerade åtgärdsförslag och strategier med fokus på en gestaltning som främjar älgarnas passage över faunabron via landskapsanpassning.
- Beskriva strategier för att minimera negativa konsekvenser.

1.3 Material, metod och upplägg

Gestaltningensprogrammet baseras på översiktlig inventering i fält, kart-och bildstudier, samt litteraturstudier. Dialog har regelbundet förts med andra teknikomåden; expert inom ekologi, vägprojektör, broprojektör samt Trafikverkets teknikstöd för landskapsarkitektur/gestaltning.

Gestaltningensprogrammet inleds med bakgrund, syfte och mål, avgränsning samt material och metod. Efter detta följer en beskrivning av landskapets förutsättningar med natur- och kulturhistoriska aspekter liksom topografi och rekreation/friluftsliv med mera, landskapets styrkor/potential beskrivs liksom dess känslighet och svagheter. Slutligen följer mål och övergripande gestaltningensprinciper samt detaljerade åtgärdsförslag.

1.4 Avgränsning

Gestaltningensprogrammet behandlar i första hand aktuellt utredningsområde för faunabron, men även till viss del landskapet som angränsar till detta, där landskapliga sammanhang och landskapliga vyer och värden i det övriga omgivande landskapet spelar en viktig roll.

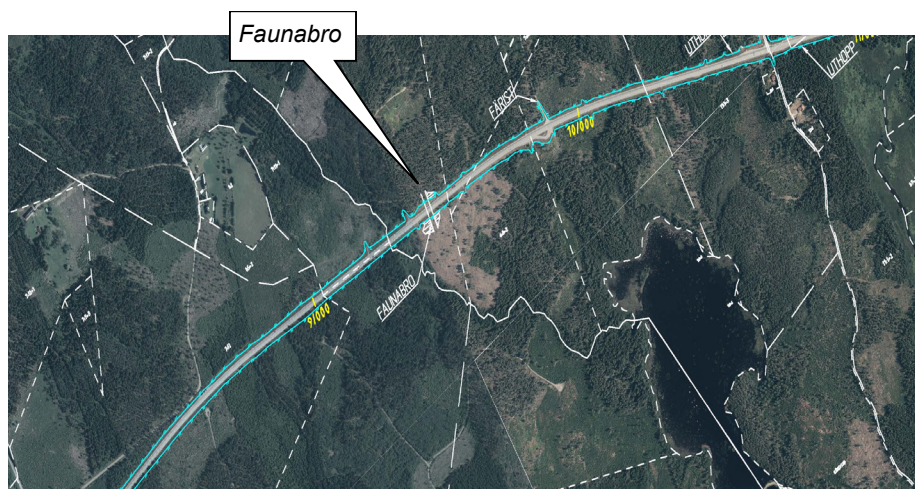
Övriga åtgärder kopplade till vägsträckan utmed Växjö-Tomeshult och sträckan Lessebo-Eriksmåla tas upp på ett mer övergripande plan.

2 Övergripande beskrivning

2.1 Landskapstyper och naturgeografiska förutsättningar Växjö-Hovmantorp

Omgivningarna utmed den västra sträckan, Växjö-Tomeshult, utgörs främst av skog (övervägande barrskog).

Landskapet där faunabron planeras karaktäriseras till stor del av skogsmark på sandig moränjord. Terrängen är kuperad med inslag av urberg med rik blockförekomst. Där faunabron planeras går vägen i relativt djup skärning. Vegetationen består av barrskog på den norra sidan av Väg 25, och på den södra sidan breder ett kalhygge ut sig. Mot väster och söder sluttar terrängen ned mot en fuktsvacka där ett vattendrag passerar under väg 25, kallad Risingebäck.



Flygfoto som visar läget för faunabron och det omgivande landskapet.

Utöver en faunabro har även ett förslag med faunaport utretts i tidigt skede, ett par hundra meter väster om läget för föreslagen faunabro. Alternativet med en faunaport bedömdes dock innebära sämre förutsättningar för avvattning, större risker för projektets genomförande, en mer omfattande masshantering samt en större påverkan på trafiken under byggtiden. Vidare bedömdes portalternativet innebära sämre förutsättningar för viltet att nyttja passagen, större påverkan på kända naturvärden samt en något större påverkan på landskapsbilden i området. Sammantaget gör detta att broalternativet har valts, eftersom det bedömts vara bättre eller likvärdigt med portalternativet i alla studerade aspekter.

Lessebo-Eriksmåla

Utmed denna sträcka finns både skogsmark och öppnare jordbruksmark med åker och betesmarker samt inslag av bebyggelse i den västra delen.

2.2 Kulturhistoriska aspekter

Växjö-Hovmantorp

Området för planerad faunabro innehåller inga kända kulturhistoriska värden. I fornminnesregistret finns inga fornlämningar inregistrerade för platsen där faunabron planeras att byggas. Lite längre norrut finns däremot en yta med fossil åker registrerad, troligen kopplad till äldre gårdsbebyggelse i detta vädersträck. Utmed Risingebäck söder om Väg 25 finns även flera fornlämningar inregistrerade. Läget för faunabron är således fördelaktigt ur kulturmiljösynpunkt. I övrig vägsträckning finns flera fornlämningar, både fasta fornlämningar och lämningar som klassificeras som övrig kulturhistorisk lämning och möjlig fornlämning, för översiktsbild se Samrådsunderlaget.

Lessebo-Eriksmåla

Utmed denna sträckning finns något färre fornlämningar registrerade. Dessa utgörs företrädesvis av fossil åkermark och äldre bytomter, för översiktsbild se Samrådsunderlaget.

2.3 Naturvärden

Växjö-Hovmantorp

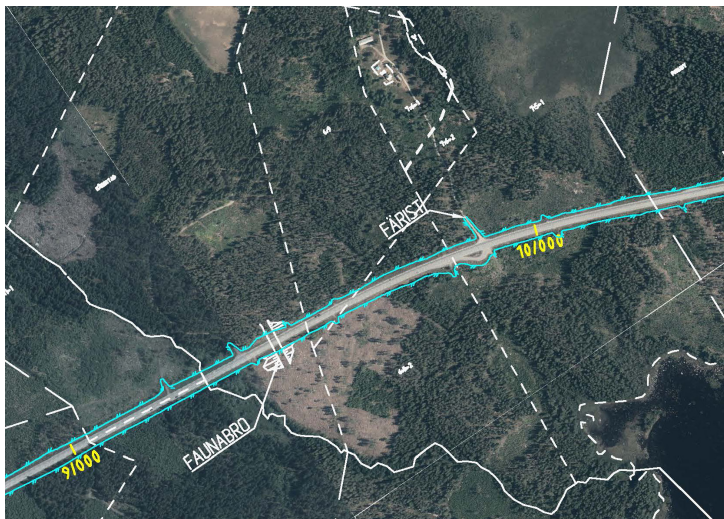
En naturvärdesinventering har utförts 2020. Av denna rapport framgår det att inga naturvärdesobjekt med klass 2 eller klass 1 (högsta naturvärdesklass) påträffats där faunabron planeras. Enligt utredningen finns inte heller några värdefulla äldre träd inom det aktuella området. Däremot finns områden som är klassade som Naturvärdesklass 2 utmed Risingebäck, väster/sydväst om faunabron, där flerskiktad lövsumpskog med inslag av liggande död ved i anslutning till vatten finns.

Ur naturvärdessynpunkt är en faunabron ett bättre alternativ än en tunnel vid Risingebäck, på grund av de höga naturvärdena.

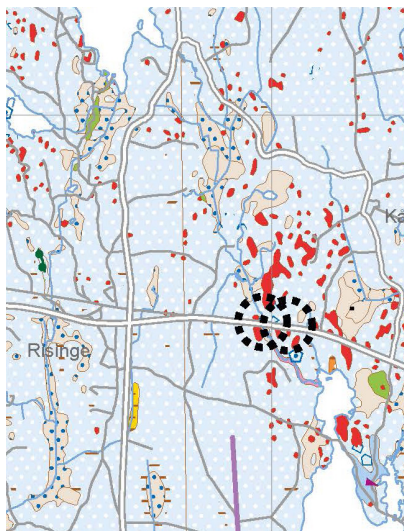
Inga natura 2000-områden eller naturreservat finns i utredningsområdet och inga av Skogsstyrelsen identifierade nyckelbiotoper berörs, se vidare Naturvärdesinventeringen från 2020 för närmare information.



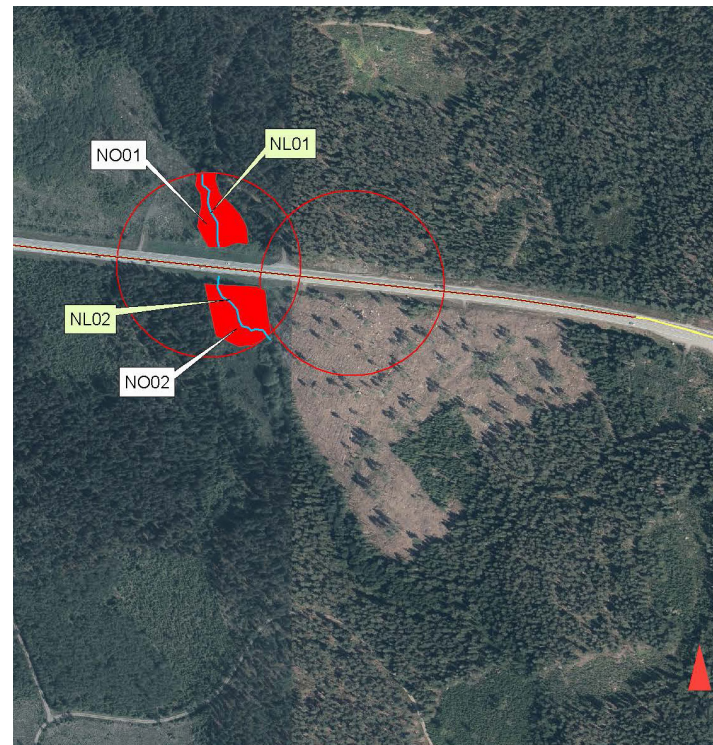
Vy mot nordöst som visar vägen, slänterna och omgivande skogsmark där faunabron planeras.



Inzoomad flygbild över landskapet.



Jordartskarta över det aktuella området.



Teckenförklaring

- Väg 25 Växjö-Kalmar, Växjö-Hovmantorp
- Väg 25 Växjö-Kalmar, Lessebo-Eriksmåla
- Utredningsområde

Naturvärdesobjekt

- Högt
- Påtagligt
- Visst
- Vattendrag

Invasiva arter

- Parkslide
- Blomsterlupin
- Blomsterlupin
- Blomsterlupin

Generellt biotopskydd

- Småvatten
- Stenmur

Naturvärdsarter, observerade i fält

- ★ Blåsippa
- ★ Gullviva
- ★ Nattpiol
- ★ Slätterfibbla

Naturvärdsarter, Artportalen

- ★ Mörk solvända, ljus solvända, svinrot
- ★ Slätterfibbla

Värdefulla träd

- Särskilt skyddsvärt träd
- Grova träd
- Övriga värdefulla träd



Karta ur naturvärdesinventeringen som visar områden klassade som Naturvärdesklass 2 (röda ytor), väster om läget för faunabron som markerats med en tom röd ring.

Lessebo-Eriksmåla

I landskapet runt Tomeshult i den västra delen, finns höga naturvärden. Riksintresseområdet för naturvård omfattar hela Tomeshult. Riksvärdena består enligt registerbladet av odlingslandskap, naturbetesmark, äng och flora.

Enligt värdebeskrivningen och de inventeringar som genomförts i området (äng- och betesmarksinventeringen och NVI) så är värdekärnorna belägna en bit från vägen. Undantaget är område NO31 och NO33 som ansluter till vägområdet, se framtagna Naturvärdesinventering från 2020 för närmare information.



Vy över landskapet runt Tomeshult.

2.4 Rekreation och friluftsliv

Växjö-Hovmantorp

Det förekommer rörligt friluftsliv längs med sträckan främst i form av spridda promenadstråk. Ingen vandringsled, cykelled eller liknande passerar området eller läget för planerad faunabro.

Lessebo-Eriksmåla

I den västra delen korsar vandringsleden Sigfridsleden väg 25 i plan strax väster om Hemmesjösjön mellan Växjö och Risinge. Därtill korsar cykelleden Kronobergstrampen väg 25 vid Västorp. Hänsyn och anpassning till dessa behöver göras om faunaåtgärder sammanfaller med dessa värden.

2.5 Visuella samband

Växjö-Hovmantorp

Det finns inga kända stigar i området eller partier känsliga för gående eller cyklister. Från vägen är utblickarna ut i landskapet begränsade då sträckningen övervägande kantas av skogsmark.

Avseende faunabrons läge framträder detta mer eller mindre tydligt beroende på varifrån trafikanten kommer. När denne närmar sig området västerifrån ramar vyn in av tät barrskog på båda sidor av vägen. Från detta håll kommer faunabron därmed se ut som en sammanbindande länk mellan två skogsområden. Först när trafikanten kommer riktigt nära kommer slänterna i söder att framträda, i samband med kalhygget.

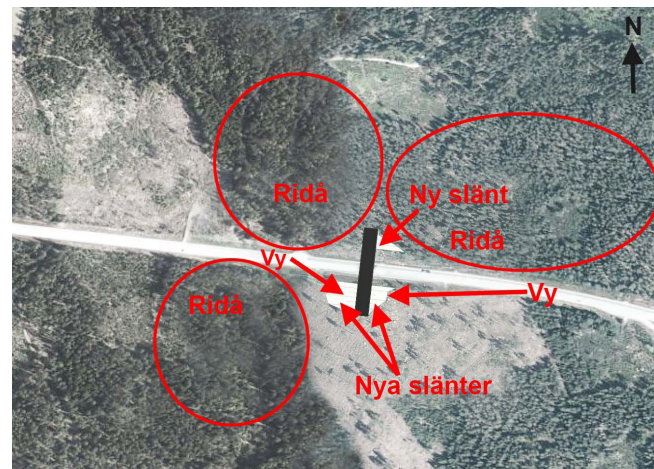
Närmar sig trafikanten från öster, framträder kalhygget på den södra sidan av vägen, medan tallar och granar på den norra sidan ramar in och döljer de planerade slänterna vid bron i detta vädersträck. Från detta håll kommer de nya slänterna i söder exponeras i ett inledningskede, innan planterad vegetation vuxit upp.

Lessebo-Eriksmåla

I den här sträckningen innehar kulturlandskapet vid Tomeshult värdefulla visuella utblickar både från vägen och från den omgivande bymiljön. Vägen korsar igenom ett öppet odlingslandskap med utblickar över odlingsholmar, betesmar och lövträdsdungar.

2.6 Nuvarande markanvändning

Nuvarande markanvändning utgörs av övervägande skogsbruk, där industriskog med tall och inslag av gran dominerar. I det övriga utredningsområdet finns jordbruksmark, bebyggelse och lövskog.



Översikt som visar visuella samband.



Öppen vy mot kalhygget söder om Väg 25 och läget för nya slänter.



Exempel på ridå i öster strax före planerad faunabro.

3 Känslighet och potential samt styrkor och svagheter.

Växjö-Hovmantorp

Analysen av känslighets har utförts med bakgrund av de värden som identifierats i området. Tyngdpunkten har varit området för faunapassagen och inslag som kan hjälpa till att få denna att smälta in bättre. Bedömningen av områdets potential/styrkor syftar till att beskriva hur värdena i landskapet kan stärkas, alternativt hur nya värden kan tillföras som t ex främjar för viltet eller anpassning till landskapsbilden.

Till hjälp i denna bedömning har Trafikverkets handledning *Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar* använts, och några av de frågeställningar som beskrivs där;

- Hur påverkas landskapets karaktär och funktion av projektet?
- Hur kan projektet bidra till att förstärka områdets funktion och kvalitet?
- Vilka hänsyn vid utformning krävs inom olika landskapstyper/karaktärsområden?

Landskapet där faunabron planeras är inte känsligt ur naturvärdessynpunkt eller ur ett kulturhistoriskt perspektiv, se separata rubriker som tar upp dessa värden.

Landskapet där faunabron planeras, går genom skogsmark med relativt få värden, vilket är en styrka då det rör sig om industriskog utan bebyggelse som kan tänkas påverkas negativt.

Det faktum att det inte är fråga om ett öppet jordbrukslandskap eller så kallad mosaikbyggd med många olika värden, gör det också lättare att passa in faunabron i omgivningen. En styrka är de partier med barrskog som omger området. Skogsmarken gör att nya slänter kan döljas på håll (undantag vid kalhygget i söder, innan detta vuxit upp). De långa perspektiven från vägen gör att brokonstruktionen kommer ligga i blickfånget, vilket gör att utformning av kantbalk över vägen samt bländskydden/skärmarerna blir mycket viktiga.

Även om kalhygget på den södra sidan av bron kommer att växa upp igen, kommer faunabron att inledningsvis utgöra en övergång mellan tät skogsmark och öppet kalhygge. Det är därför av vikt att bronns vegetation i ett inledningskede skapar en mjuk övergång från skogsmark till öppen landskapsbild och tvärtom. När kalhygget växer upp blir faunabron i stället en lite öppnare del mellan två skogsområden, där djuren passerar med siktlinjer över till andra sidan.

Skärningen som vägen går i idag är en tydlig potential/styrka då det inte kommer att skapas några omfattande slänter, eller större inverkan på befintlig vegetation. Det finns alltså goda förutsättningar att befintlig skogsmark i norr kan sparas nära faunabron.

Hänsyn behöver även tas till den karaktär som skogen har, samt karaktärsdrag i landskapet som exempelvis terrängens blockighet för att få faunabron att smälta in i landskapsbilden. Krossmaterial undviks intill bron, se vidare åtgärdsförslag nästa sida.

Utmed den övriga vägsträckningen finns få känsliga områden då landskapet präglas av företrädesvis skogsmark med industriskog. Åtgärderna som är planerade är framförallt upprustning av befintliga koportar, vilket bedöms endast ha lokal påverkan på landskapet.



Exempel på landskapets karaktär utmed sträckan Växjö-Hovmantorp.

Lessebo-Eriksmåla

I området planeras omfattande sträckningar med viltstängsel som i vissa delar kan ha en negativ påverkan på befintliga värden i landskapet.

Det öppna kulturlandskapet vid Tomeshult bedöms ur ett landskapligt och kulturhistoriskt perspektiv, som känsligt för barriärverkar i form av viltstängsel. Här löper även en äldre trögärdesgård parallellt med vägen som bidrar till karaktären. Placering och sättning av stolpar kan påverka naturvärden i området.



Exempel på landskapets karaktär utmed sträckan Lessebo-Eriksmåla.

4 Rekommendationer och åtgärdsförslag faunabron

4.1 Övergripande gestaltningsavsiker

Det övergripande målet med faunabron är att göra den så attraktiv som möjligt för viltet, med fokus på älg. Utöver detta är det även angeläget att främja passagen över väg 25 för andra arter såsom småvilt och rådjur eller till exempel fjärilar, samt att ur ett trafikantperspektiv göra faunabron estetiskt tilltalande.

För att leda och locka över viltet (älgarna) är det av vikt att sikten är fri och att de ser mot landskapet på andra sidan, då de närmar sig bron från skogsmarken/kalhygget. Djuren bedöms även följa viltstängslet och närma sig bron på detta sätt. En mjuk radie på bländskydden som möter viltstängslet hjälper djuren att ledas över bron.

Det är även av betydelse att djuren uppfattar faunabron som en del av den omgivande naturen, helst ska de inte uppfatta att de går på en bro. Utöver dessa aspekter finns också flera andra parametrar som behöver tillgodoseas som till exempel brobredd och brolängdens förhållande till varandra samt höjden på skärmen som skall minska störningen från vägen för djuren när de passerar över bron.

Landskapsbild

Utöver att ta hänsyn till aspekterna som viltet behöver för att lockas över passagen är det som nämnts ovan, även av vikt att faunabron smälter in i landskapsbilden både utifrån djurens perspektiv och ur ett trafikantperspektiv.

Anpassning till landskapet och terrängutformning

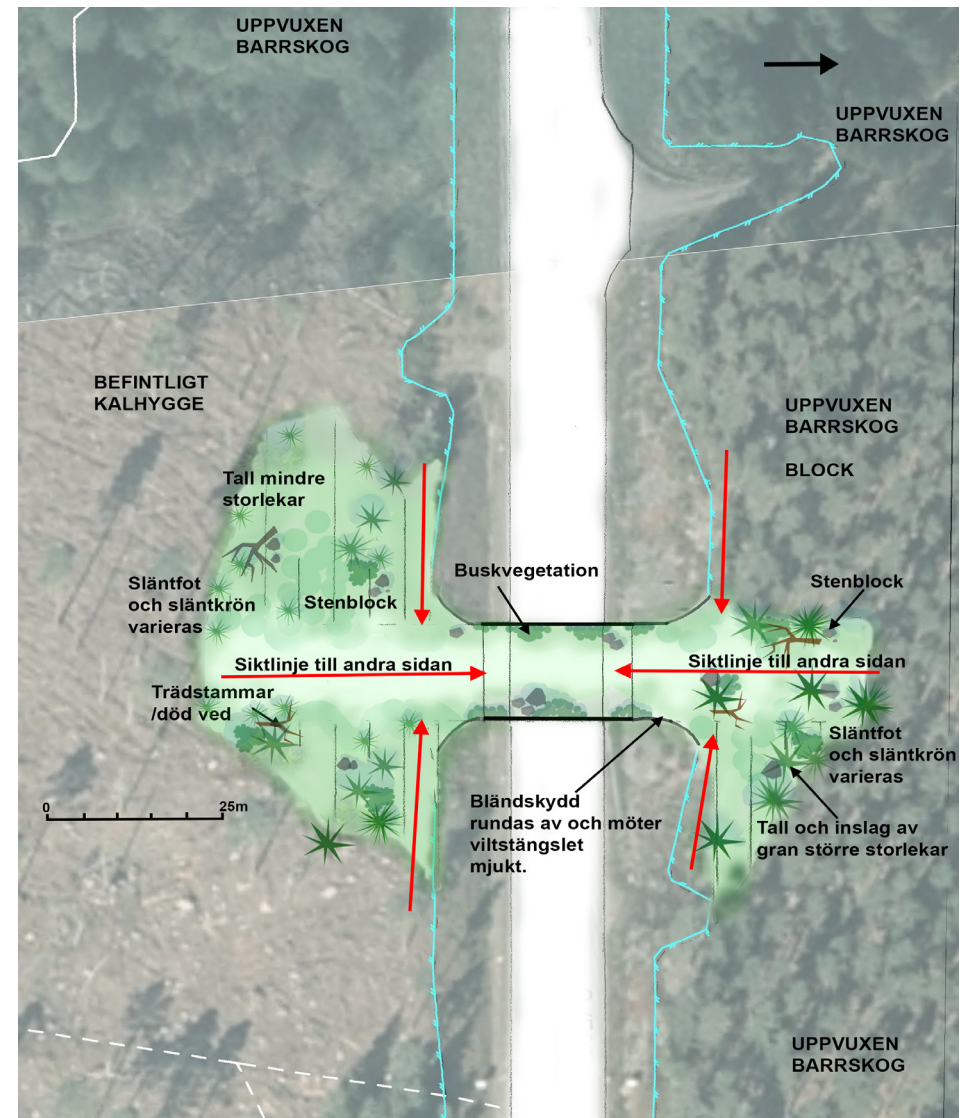
Tack vare att vägen går i en så djup skärning vid planerad faunabro, blir inslagen av nya slänter relativt begränsade, då det inte krävs lika stora åtgärder med markmodellering och uppfyllning som i en situation där vägen är i nivå med landskapet. Bron kan härmed hämta stöd i befintlig terräng och påverkan på landskapsbilden rör framförallt själva brokonstruktionen.

Några punkter bör ändå beaktas avseende terrängutformningen:

- Slänter mot Väg 25 bibehåller i så stor utsträckning som möjligt befintlig släntlutning, även vid faunabron.
- I de punkter där nya slänter anläggs markmodelleras dessa så att en naturlig och mjuk övergång till omgivande landskap skapas.
- Släntkrön och slänkfot avrundas mjukt och utformas böljande för att skapa ett så naturligt intryck som möjligt.
- Anslutningar till bron och nya slänter tillåts vara ojämna i ytan likt befintlig mark.
- Terrängen uppe på bron modelleras på liknande sätt för att efterlikna befintlig terräng.

Vegetationshantering

- För att faunabron skall upplevas som en del av den omgivande naturen och för att främja en platsspecifik vegetation som stämmer med omgivande landskapsbild används magrare massor på slänter och bankar, företrädesvis från intilliggande naturmark, det vill säga markvegetation och jordmån om sådana finns tillgängliga.
- Växtval skall vara av samma arter som naturligt finns i den omgivande naturmarken. Detta gäller både vid faunabron och vid eventuella återplanteringar utmed övriga sträckor.
Buskar/småträd kan vara arter som nyponros, häggmispel (återfanns i sidoområdet vid inventering) och en. Förutom tall och inslag av gran, kan med fördel rönn och sälj planteras i övergången mellan faunabron och bevarad mark, (där det finns tillräckligt jordjup), då dessa har bär och blomning som främjar insekter och fåglar.
- Större kvaliteter för träd väljs i gränsen mot skogsmark på den norra sidan av Väg 25, och mindre kvaliteter på den södra sidan där området angränsar mot kalhygget så att vegetationen samspelar med befintlig landskapsbild.
- Befintliga träd, buskar och fältskikt, sparas och skyddas i så hög utsträckning som möjligt intill passagen.
- Runt nyplanterad vegetation sätts gnagskydd och bevattningsmetod säkerställs.
- Ovanför vingmurar föreslås ängsmatta, skogsmatta, eller kokosnät med vegetation/sådd.



Principförslag för gestaltning av faunapassagen.

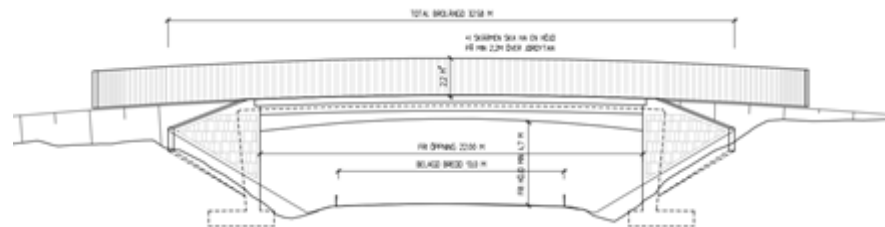
Principer för brogestaltning

Ett flertal olika brotyper och utformningar har studerats och skissats upp, se PM Byggnadsverk, dock har utformning med plattrambro bedömts vara mest fördelaktigt i detta projekt med hänsyn till landskapets egenskaper och ekonomiska aspekter.

Synliga delar av vingmurar föreslås förses med enkelt reliefmönster/matrisform och vinklas ut något för att ge ett öppnare intryck. Ovanför dessa anläggs skogsmatta, ängsmatta eller dylikt (ej makadam). Fri öppning bör vara 22 meter, då detta mått fungerar både ur gestaltningssynpunkt samt ur viltets perspektiv (bron blir inte för lång för dem).

Bron ska förses med en faunaskärm (plank) med höjd på minst 2,2 meter. Det är av vikt att gestaltningen av skärmarna utförs svagt rundade så att dessa möter viltstängslet mjukt. Raka skärmar förstärker påverkan på landskapsbilden då bron upplevs mer dominant och längre.

Det finns risk att faunabroar ger ett klumpigt intryck på grund av att växtjordens tjocklek på bron kräver en kantbalk med högre höjd än på en vanlig vägbro. För att kompensera för detta föreslås att kantbalkens utsida utförs "trappformad" vilket minskar intrycket av en hög och klumpig betongkonstruktion, se principbild till höger. Broplattans underkant utformas även parabelformad för att ge en slankare utformning.



Principförslag för plattrambro.



Exempel på faunabro över Väg 21, med trappad kantbalk.

Jordtäcket på bron varierar i jordtjocklek mellan 0,5 m och 0,8 m. För att kunna plantera buskar krävs ett jordtäckte med tjocklek minst 0,8 meter. Buskar planteras enligt illustrationsskiss utmed faunaskärmarna. I dessa lägen ska alltså jordtäcktet på bron ökas från 0,5 m till 0,8 m.

Övrigt

Stenblock läggs ut på och i anslutning till faunabron för att miljön ska efterlikna den blockiga terräng som finns i landskapet runtomkring, se illustration. Även trädstammar läggs ut för att gynna insekter och ge skydd.



Exempel på faunabro med kokosmatta för vegetationsetablering i slänter samt faunaskärm som möter viltstängslet med rundad form.



Exempel på död ved som lagts ut på nyanlagd faunapassage.

5 Rekommendationer och åtgärdsförslag övriga faunaåtgärder.

Växjö-Hovmantorp

I denna sträcka planeras upprustning av ett antal befintliga koportar. Vid arbetet med upprustningen av dessa bör eventuell skada på befintlig vegetation minimeras. Röjning vid öppningarna görs så att funktionen förstärks, men i så begränsad omfattning som möjligt så att skydd för djuren ändå finns vid ingångarna.

Vid befintliga koportar planeras ett byte av det befintliga viltstängslet mot plank på en kortare sträcka förbi passagerna, med en höjd av 2,2m. Gestaltning av dessa utreds närmare i nästa skede.

Lessebo-Eriksmåla

- Viltstängsel vid Tomeshult bör om möjligt utformas med stolpar av trä där detta går genom öppet kulturlandskap, för att stämma in bättre i landskapsbilden. Frågan behöver dock utredas närmare i nästa skede då trästolpar på grund av trafiksäkerhets skäl behöver stå längre från vägen, vilket kan påverka befintliga naturvärden, dessutom har inte trästolpar lika lång livslängd som traditionella stolpar i metall.

6 Skötsel aspekter

För att få en så optimal faunapassage som möjligt är det viktigt att skötseln fungerar, både under anläggningsfasen och etableringsfasen, samt ur ett längre tidsperspektiv.

Det är viktigt att vegetationen etablerar sig snabbt i önskvärda lägen, men att också djurens siktlinjer hålls öppna, se principförslag för gestaltning s. 12, röda pilar. För att skydda nyplanterade buskar är det av vikt att sätta upp gnagskydd runt dessa, även träd bör ha gnagskydd om de tillhör attraktiva arter för gnagare och storvilt. För att vissa arter skall trivas är det även av betydelse att stenar/block till viss del är solbelysta och inte växer igen.

Bevattnings under anläggnings- och etableringstiden är mycket central för etableringen av växterna och bör beskrivas i förfrågningsunderlaget så att inga missförstånd uppstår.

En skötselplan tas fram som beskriver skötsel av växter, öppna ytor, bevattnings med mera, både på kort och lång sikt.



Princip för gnagskydd runt nyplanterat växtmaterial.