

## GESTALTNINGSPROGRAM

# Skånebanan, Attarp, förlängning av mötesspår

Hässleholms kommun, Skåne län

Järnvägsplan 2021-02-15

Projektnummer: 149066

Handling nr: 2012721-04-052



Dokumenttitel: Gestaltungsprogram, Skånebanan, Attarp, förlängning av mötesspår. Hässleholms kommun, Skåne län  
Status: Järnvägsplan  
Utgivningsdatum: 2021-02-15  
Utgivare: Trafikverket  
Handling nr: 2012721-04-052  
Kontaktperson: Lovisa Bjarting, projektledare Trafikverket  
Uppdragsansvarig: Robin Andersson, Atkins  
Ärendenummer: TRV 2017/112703

# Innehåll

INLEDNING .....	5	GESTALTNING, RIKTLINJER OCH PRINCIPER.....	18
Projektets bakgrund.....	5	Utformning mötesspår .....	18
Syfte och mål med järnvägsplanen.....	5	Vägutformning .....	20
Tidigare utredningar.....	5	Järnvägsbro.....	22
Vad är ett gestaltungsprogram?.....	7	Vegetation.....	24
Gestaltungsprogrammets syfte och mål.....	7	Vattendrag .....	27
Omfattning och upplägg.....	8	Bullerskyddsåtgärder .....	28
FÖRUTSÄTTNINGAR.....	9	Återuppbyggnad av stenmur .....	32
Fördjupad landskapsanalys.....	9	Utrustning .....	34
GESTALTNINGSFÖRSLAG .....	14	DRIFT OCH UNDERHÅLL .....	35
Gestaltungsavsikter .....	14	Vegetation.....	35
Gestaltningens mål .....	15	Bullerskärmar.....	35
Övergripande utformning .....	15	Snöröjning.....	35
Förslag på åtgärder.....	17	REKOMMENDATIONER FORTSATT ARBETE.....	35
		REFERENSER.....	36



# INLEDNING

## Projektets bakgrund

Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad har idag begränsad kapacitet. Det är ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår, där trafiken utgörs av godståg, Öresundståg och Pågatåg. Region Skåne driver frågan om en utbyggnad av Skånebanan till dubbelspår i Sverigeförhandlingen, för att minska restider och öka transportkvaliteten. Under tiden görs nu punktvisa åtgärder längs Skånebanan för att öka flexibiliteten och robustheten längs den nuvarande banan. Aktuell järnvägsplan är en del av denna upprustning och innebär att ett befintligt mötesspår förlängs genom byn Attarp i Hässleholms kommun.

Förlängningen av mötesspåret i Attarp medför att befintlig plankorsning mellan järnvägen och väg 2023 stängs. För att trafiken längs väg 2023 fortfarande ska kunna passera järnvägen byggs en planskild passage under järnvägen cirka 130 meter väster om befintlig passage.

## Syfte och mål med järnvägsplanen

Syftet med järnvägsplanen är att:

- Ge Trafikverket rätt att anlägga järnvägen och vägen på det sätt som har redovisats i järnvägsplanen
- Ge möjlighet till markåtkomst
- Reglera väghållningsansvaret, det vill säga fastslå vilka delar i projektet som ska utgöra allmän väg och väganordning

## Tidigare utredningar

Trafikverket har valt att gå vidare med åtgärd 3b i den *Förenklade åtgärdsvalsstudien, Skånebanan, Hässleholm-Kristianstad* (2014). Alternativet innebär att mötesspåret förlängs mot Hässleholm så att man i praktiken skapar ett partiellt dubbelspår med plats för två på varandra följande tåg. Det ger bäst effekt då det minskar den dimensionerande sträckan. Det befintliga dubbelspåret på väg in mot Attarp ligger på södra sidan vilket är anledningen till att förlängningen görs på samma sida.

Förlängningen av mötesspåret i Attarp medför att befintlig plankorsning mellan järnvägen och väg 2023 stängs. För att trafiken längs väg 2023 fortfarande ska kunna passera järnvägen har en lokaliseringsstudie för en ny passage genomförts och en samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ togs fram under våren 2017.

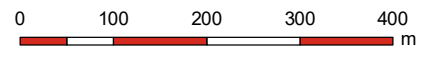
De viktigaste styrande förutsättningarna för identifieringen av alternativa lokaliseringar utgörs av en välgenomtänkt väggeometri samt en begränsad påverkan på de närliggande fastigheterna, jordbruksmark och natur- och kulturmiljöerna. Sammanlagt studerades nio stycken alternativ.

Utifrån lokaliseringsstudien har Trafikverket beslutat att gå vidare med alternativ 4. Alternativ 4 innebär att befintlig plankorsning i Attarp stängs och att en ny järnvägsbro anläggs cirka 130 meter väster om befintlig korsning.



### Teckenförklaring

- +— Befintlig järnväg
- Planerat mötesspår
- Utbredning planerad väg under järnvägen
- Väg
- Övrig väg
- Vatten
- ✘ Befintlig plankorsning stängs
- 2023 Vägnummer
- Husbyggnad
- Uthus



### Vad är ett gestaltungsprogram?

Gestaltungsprogrammet behandlar projektets riktlinjer och ambitioner och sammanfattar det gestaltungsarbete som genomförts under järnvägsplanens olika faser. Där gestaltungs-avsikterna 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. Dokumentet ska innehålla motiveringar för valda ställningstaganden och lösningar. Programmet är ett levande dokument som fördjupas och uppdateras under hela planläggningsprocessen, men har sin tyngdpunkt under det skede som benämns samrådshandling.

### Gestaltungsprogrammets syfte och mål

Gestaltungsprogrammet följer med i planprocessens olika skeden och har som syfte att skapa vackrare vägar och järnvägar, anpassa väg och järnväg till det omgivande landskapet och underlätta en dialog om gestaltungsfrågor både mellan olika skeden och olika kompetenser under arbetets gång.

Ett gestaltungsprogram är både en arbetsmetod, som integrerar utformnings- och upplevelseaspekter genom arbetet med en väg- och

järnvägsplan, och ett dokument som beskriver den valda utformningen för projektet. Gestaltungsprogrammet är ett levande dokument som utvecklas och byggs på allt eftersom arbetet fortskrider i de olika skedena.

Programmet syftar till att beskriva övergripande gestaltungs-mål och idéer för projektet samt ge riktlinjer och principer för utformningen av väg- och järnvägsrummet och deras omgivning. Samtidigt syftar programmet till att definiera konkreta förslag och åtgärder på olika platser inom planområdet.

Aktuellt gestaltungsprogram utgår från den europeiska landskapskonventionens definition av vad ett landskap är: *”ett område såsom det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel med naturliga och/eller mänskliga faktorer”*.



Figur 2 Några av de utredda lokaliseringsalternativen i det tidigare arbetet med samrådshandling - val av lokaliseringsalternativ

Figur 1 Föregående sida, översiktskarta över Attarp och det aktuella området för förlängning av mötesspår

### **Omfattning och upplägg**

Detta dokument utgör en del av järnvägsplanen. I det här skedet har Trafikverket samrått med allmänhet och berörda myndigheter gällande väg- och järnvägsutformning. Vidare har arbetet med järnvägsplanen resulterat i ett förslag som tydliggör det markanspråk och de åtgärder som krävs för att anlägga ett nytt mötesspår och lägga väg 2023 i en delvis ny sträckning.

Gestaltningssprogrammet redovisar bakgrund till projektet, befintliga förhållanden samt gestaltungsprinciper och gestaltungsförslag för den aktuella väg- och järnvägssträckan samt deras sidoområden.



Figur 3 Attarp, befintlig plankorsning



Figur 4 Utblick över landskapet och järnvägen från höjden centralt i området.



# FÖRUTSÄTTNINGAR

## Fördjupad landskapsanalys

### Övergripande beskrivning

Attarp ligger i Hässleholms kommun några kilometer öster om Hässleholm i Ignaberga socken. Attarp är lokaliserat i de södra delarna av sydsvenska höglandet, landskapet i området skiljer sig både mot angränsande landskap i söder och i norr, som utgör ett mer skogrikt landskap. Attarp ligger inom den landskapstyp som Länsstyrelsen i Skåne (Reiter, 2006) definierat som *Mosaikartat skogsbacklandskap* och hör till den mer detaljerade indelningen kallad *Göinge mellanbygd*. Mosaiklandskapet kring Attarp är representativt för bygden och till stor del bevarat.

Landskapet präglas av ett småskaligt jordbrukslandskap med inslag av mindre skogspartier och hag- och betesmarker. Det är mjukt kuperat med inslag av bäckar, diken och mindre våtmarker. Längs åkermarker sträcker stenmurar och trädriddåer ut sig och högresta lövskogspartier avgränsar de öppna betes- och åkermarkerna och skapar tydliga landskapsrum.

Järnvägen har funnits i området sedan mitten av 1800-talet och Attarps samhälle intill järnvägen har kommit till och utvecklats i samband med järnvägens utbyggnad. Järnvägen utgör en fysisk såväl som en visuell barriär i landskapet och sträckan har bara ett fåtal övergångar, en bevakad passage i plan samt en koport under järnvägen i områdets västra del. Det finns också en upptrampad stig över spåret strax väster om växthusen, det är dock ingen ordnad passage. Järnvägen syns tydligt i landskapet dels på grund av att stora delar av sträckan ligger på bank och dels på grund av att landskapet öppnar och sluter sig.



Figur 5 Befintlig betesmark söder om järnvägen, där ny väg 2023 ska anläggas.

Det finns inga större friluftsområden i närheten av Attarp, däremot finns det ett stort antal hagmarksområden och naturstigar för närrecreation i området. Både de statliga och de enskilda vägarna i landskapet kan användas som promenadstråk och ridvägar.

### Kulturlandskapet

Landskapet är idag präglat av odling och boskapsskötsel och flera historiska landskapselement avslöjar att det har varit odlingslandskap under längre tid. Området är kuperat och har en småbruten karaktär med flera bäckar, våtmarksområden, åkerstycken, betesmarker,

träddungar och trädridåer, och hus och gårdar. Många äldre åkerstycken ligger idag som betesmarker. Administrativa gränser är ofta markerade med stengärdsgårdar. Under 1800-talet genomfördes skiftesreformerna och gårdarna flyttades ut till sina nuvarande positioner i landskapet.

### **Naturlandskapet**

Naturen inom utredningsområdet är förhållandevis mångformig då det förekommer partier med ädellövskog och trädklädd betesmark insprängda i ett odlingslandskap med öppna betesmarker och åkrar, ofta kantade av stenmurar och trädridåer. Öppet vatten förekommer enbart i form av dike eller rätad bäck och enstaka dammar eller våtmarker. Området har flera skogspartier som framförallt finns i de östra delarna av området samt norr om järnvägen. I skogsområdena växer huvudsakligen ek, björk, avenbok, bok, hassel, skogslind, skogslönn och sötkörbär. I den västra delen av området dominerar åkermark och öppen betesmark. Betesmarken har tidigare varit åkermark och näringshalten i jorden har börjat avta och arter som gynnas av beteshävd har börjat komma in. Det finns även mindre partier med betesmark med uppvuxen björk- och ekskog.

### **Landskapsbild**

Landskapet är ett småbrutet odlingslandskap med hagmarker, skogspartier, åkermark och bebyggelse som skapar ett brokigt lapptäcke. Variationen mellan öppet och slutet skapar tydliga landskapsrum i vilka skogsbryn och trädridåer bildar randzoner. Det varierade och svagt kuperade landskapet ger också upphov till flera platser där utblickar över omgivande landskap är möjligt. Järnvägen utgör en tydlig barriär, den skarpa linjedragningen delar upp Attarp samt de omgivande natur- och kulturmiljöerna på båda sidor om järnvägen. Växthuset och den trädbeklädda höjden intill utgör landmärken i landskapet då de är synliga från flera väderstreck och avstånd. Se figur 6.

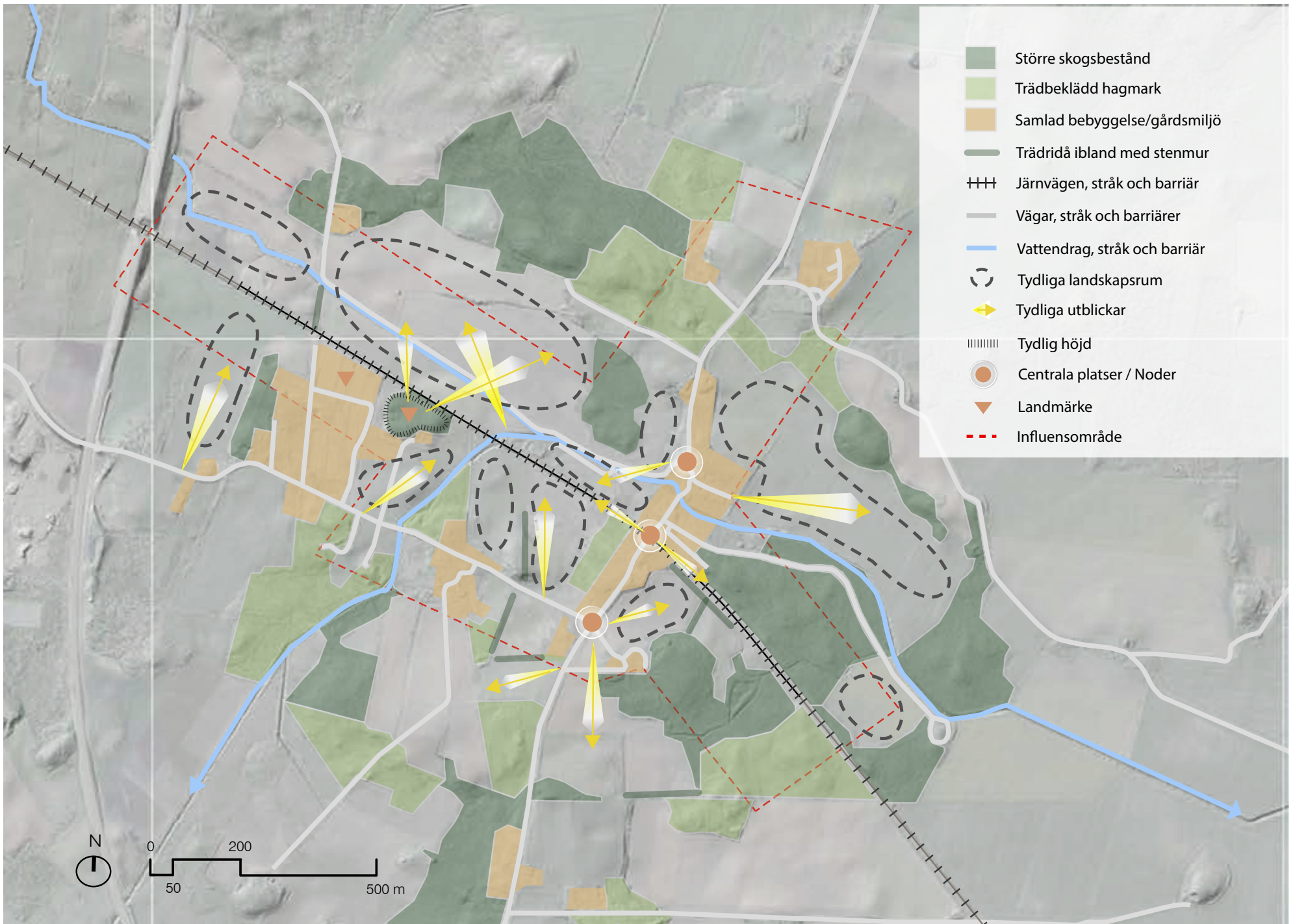
Plankorsningen i Attarp, vägkorset söder om plankorsningen samt korsningen mellan befintlig väg 2023 och markvägen på norra sidan järnvägen utgör centrala platser eller noder med en stark koppling till kommunikationer i området. Vägnätet utgör riktningsskapande linjer i landskapet, särskilt väg 2023 och 2021. Emellanåt kan Fjärlövsån skymta fram, men utgör i första hand en smal grön struktur, där vegetationen intill ån står för det dominerande inslaget. De utspridda gårdarna omgärdade av

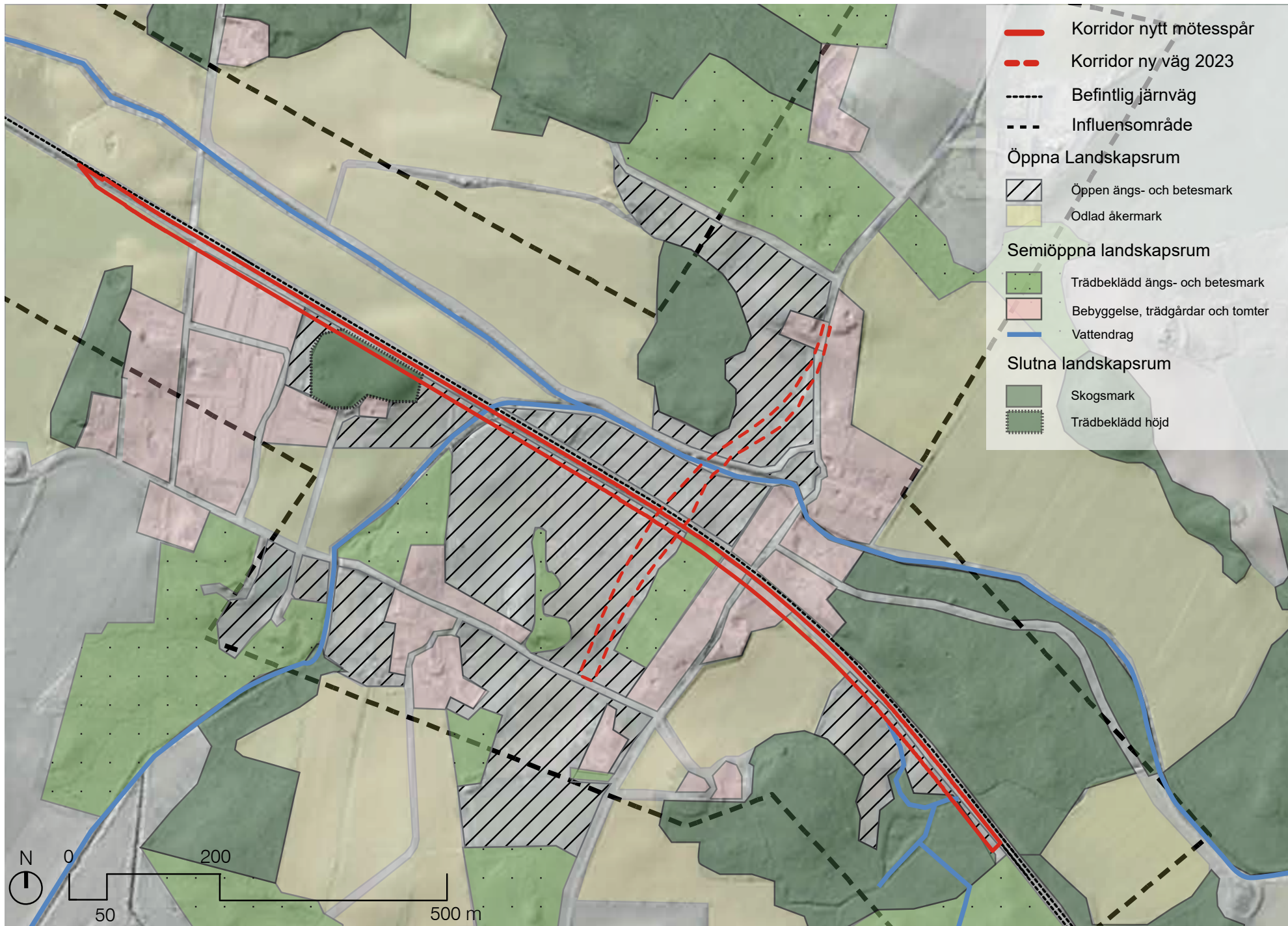
högräst vegetation, stenmurarna och trädridåerna längs ägogränserna, bidrar till den småskaliga och brutna strukturen.

Inom korridorerna för det nya mötesspåret och ny väg 2023 utgörs landskapet, som beskrivits ovan samt i figur 6, av ett uppbrutet odlingslandskap med omväxlande öppen åkermark, ängs- och betesmark samt slutna skogspartier i ett svagt kuperat landskap. De landskapsrum eller karaktärer som identifierats i analysen utgörs av:

- Öppna landskapsrum
  - Ängs- och betesmarker
  - Odlad åker
- Semiöppna landskapsrum
  - Trädklädda betesmarker
  - Glesa skogspartier
  - Vattendrag
  - Trädgårdar, tomter och bebyggelse
- Slutna landskapsrum
  - Skogsmark
  - Trädbeklädd höjd

Figur 6 Nästa sida, analys över landskapsbilden i Attarp. Här redovisas bland annat utblickar, tydliga landskapsrum, centrala platser/noder och karaktärsskapande vegetationsområden.





I figur 7 visas befintligt spår genom Attarp med svartprickad linje och området för det föreslagna nya mötesspåret, söder om befintligt spår, redovisas med en röd markering. Den föreslagna nya lokaliseringen av väg 2023 visas också i kartan med en röstreckad markering.

Nytt mötesspår sträcker sig genom de flesta av landskapets karaktärsområden som presenteras i figur 7. Längst i öster vid gränsen för järnvägsplan startar det nya mötesspåret i en trädbeklädd ängs- och betesmark och fortsätter därefter västerut genom åkermark, bebyggelseområden, ängs- och betesmarker och korsar även över ett vattendrag för att längst i väster avslutas i odlad åkermark. Landskapet som mötesspåret lokaliseras i är varierat och skiftande längs hela sträckan.

Den nya dragningen av väg 2023 är främst lokaliserad i öppen ängs- och betesmark på båda sidor om järnvägen. Längst i norr startar vägen i ett bebyggelseområde och fortsätter därefter i ängs- och betesmark fram till korsande befintliga markvägar och passagen över Fjärlövsån. På den södra sidan om järnvägen går vägen i en mestadels öppen ängs- och betesmark som har inslag av trädgångar och stenmurar.

Figur 7 Föregående sida, kartan visar de landskapsrum, eller karaktärer, som identifierats i landskapsanalysen.

För en mer detaljerad beskrivning av det nya mötesspåret och ny väg 2023s utbredning och konsekvenser i landskapet se dokumentet *Fördjupad landskapsanalys*.

### **Effekter och konsekvenser för landskapsbildningen**

Mötesspåret utbyggnad och en omläggning av väg 2023 bedöms medföra negativa effekter på landskapet och de natur- och kulturvärden som pekats ut i området och även påverka de människor som bor och verkar i landskapet. Nedan beskrivs samlade effekter för projektet uppdelat på nytt mötesspår och ny väg 2023.

Området är redan idag präglad av järnvägen och den barriäreffekt som denna medför i landskapet, vilket kommer att förstärkas då det befintliga järnvägsområdet utökas. Till viss del kan Trafikverkets befintliga spårområde nyttjas för åtgärderna men markanspråk och påverkan på omgivande naturmiljö och landskap går inte att undvika helt.

Sammantaget bedöms utbyggnaden innebära en medelstor till stor negativ effekt på landskapsbildningen, de sammanvägda konsekvenserna blir måttligt negativa då landskapet bedöms utgöra ett lokalt (ej regionalt eller nationellt) värde.



Figur 8 Befintlig stenmur intill den nya, föreslagna korsningen mellan ny väg 2023 och väg 2021.

# GESTALTNINGSFÖRSLAG

## Gestaltningssavsikter

Som bakgrund till framtagande av och vidareutveckling av gestaltningsprogrammet ligger tidigare framtagna gestaltningssavsikter (skedena *Samrådsunderlag* samt *Samrådshandling – val av lokaliseringalternativ*). Gestaltningssavsikterna har som syfte att behandla vilka frågor, avsnitt eller aspekter som är viktiga att arbeta vidare med samt vad som ska uppnås i projektet gällande gestaltning. Gestaltningssavsikterna har förankrats i projektgruppen och presenteras nedan som en fortsatt utgångspunkt för detta gestaltningsprogram.

## Övergripande gestaltningssavsikter

De övergripande gestaltningssavsikterna tar utgångspunkt i hänsynsmålen.

- Gestaltningen ska först och främst säkerställa en trafiksäker miljö.
- Gestaltningen ska underbygga möjligheten att ta tillvara de befintliga värdena i landskapet samtidigt som projektmålen ska uppfyllas. Naturvärdena ska, så långt det är möjligt, bevaras.

- Gestaltningen ska förebygga ett bevarande av kulturmiljöer och möjliggöra fortsatt rekreation i området.
- En övergripande gestaltningssavsikt är att minska barriäreffekten och minimera fragmentering av det befintliga landskapet.

## Detaljerade gestaltningssavsikter

Nytt mötesspår:

- tillkommande konstruktioner ska gestaltas och skapa identitet och mervärde till platsen
- anslutningar av åtgärder till befintliga miljöer ska gestaltas för att skapa harmoniska övergångar mellan gammalt och nytt
- fokus i gestaltningen av tillkommande vägar är att minska vägens dominans i landskapsbilden
- stort fokus i gestaltningsarbetet ska ligga på att anpassa skala och minska åtgärdernas dominans i landskapsbilden

- forma övergångarna mellan befintliga naturmiljöer och tillkommande anläggningar så att de så långt det är möjligt bevarar och återskapar de biologiska värdena som finns i landskapet idag.

Ny väg 2023:

- Anpassa till det befintliga landskapets skala och form
- Slänter – skapa harmoniska övergångar mellan gammalt och nytt
- Byggnadsverk – skapa identitet och mervärde till platsen
- Nya lokalvägar anpassas till det befintliga landskapet



Figur 9 Attarps by, på södra sidan om befintlig plankorsning



Figur 10 Befintlig betesmark på norra sidan om järnvägen, väster om befintlig väg 2023

### Gestaltningensmål

Utifrån tidigare utredningar, projektmålen, de övergripande och detaljerade gestaltungsav-sikterna från tidigare skeden och framtaget material i detta skede har tre övergripande gestaltungs-mål satts upp för anläggningen av nytt mötesspår och en ny sträckning för väg 2023.

- Väg- och järnvägsanläggningen ska ta hänsyn till och anpassas till det skiftande landskapet så att dess värden, kultur-historia och identitet bevaras så långt det är möjligt.
- Projektet ska anpassas till befintliga strukturer så att pågående markanvändning och ekologiskt känsliga områden så långt som möjligt undgår negativ påverkan.
- Väg- och järnvägsanläggningen ska på ett tydligt och logiskt sätt anpassas till befintlig terräng och omgivande landskap och barriäreffekterna ska så långt det är möjligt minimeras.

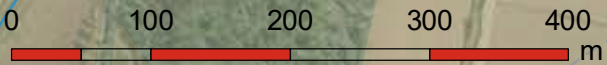
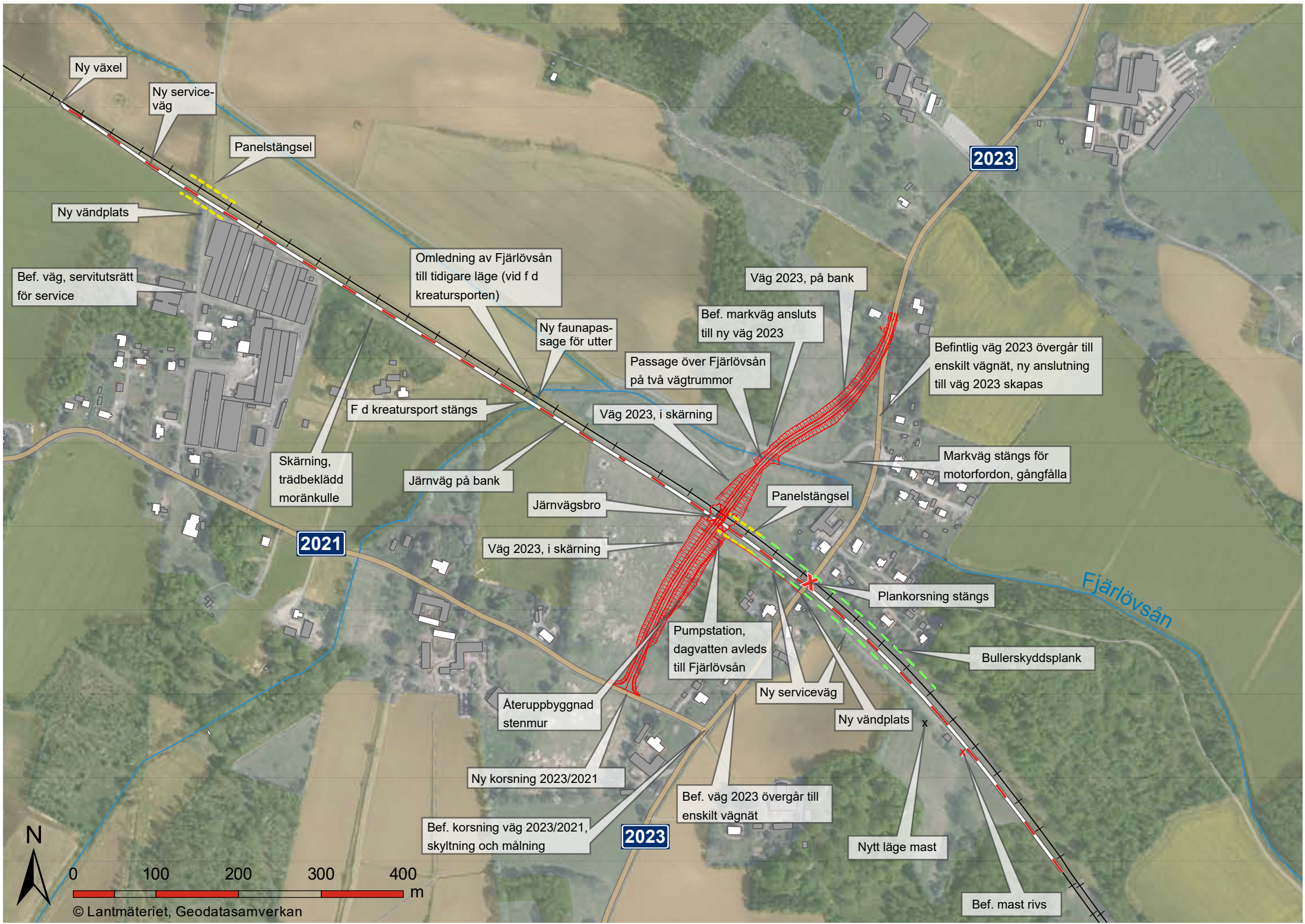
### Övergripande utformning

Den övergripande gestaltungs-sidén är att anpassa det nya mötesspåret och den nya vägen till sina omgivningar så mycket som möjligt. Spåret och vägen har i möjligaste mån anpassats till befintliga strukturer och placerats för att minimera barriäreffekter i landskapet.

Gestaltungs-sidén är också att projektet ska bevara och framhäva natur-, kultur- och landskapsvärdena, de skiftande karaktärsdragen och landskapets identitet.

Under kommande kapitel presenteras förslag på åtgärder som bidrar till att gestaltungs-sidén uppnås. Utformningen och gestaltungs-sidéerna kommer dels att presenteras mer övergripande med hjälp av beskrivande text samt vid behov illustreras där åtgärderna är av mer generell karaktär och dels mer detaljerat i beskrivningar och illustrationer på specifika platser.

I figur 11 redovisas de åtgärder som kommer att utföras inom projektet. Kartan ger en övergripande bild av lokalisering och utformning av det nya mötesspåret samt ny dragning av väg 2023.



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan



Projektet innebär att ett nytt mötesspår anläggs genom Attarp, spåret kommer att ansluta till ett befintligt mötesspår i öster. Det nya mötesspåret medför att den befintliga plankorsningen i Attarp, på väg 2023, kommer att stängas. Med det nya mötesspåret den stängda plankorsningen uppkommer ett behov av en ny dragning av väg 2023 samt en ny planskild passage för motorfordon samt oskyddade trafikanter.

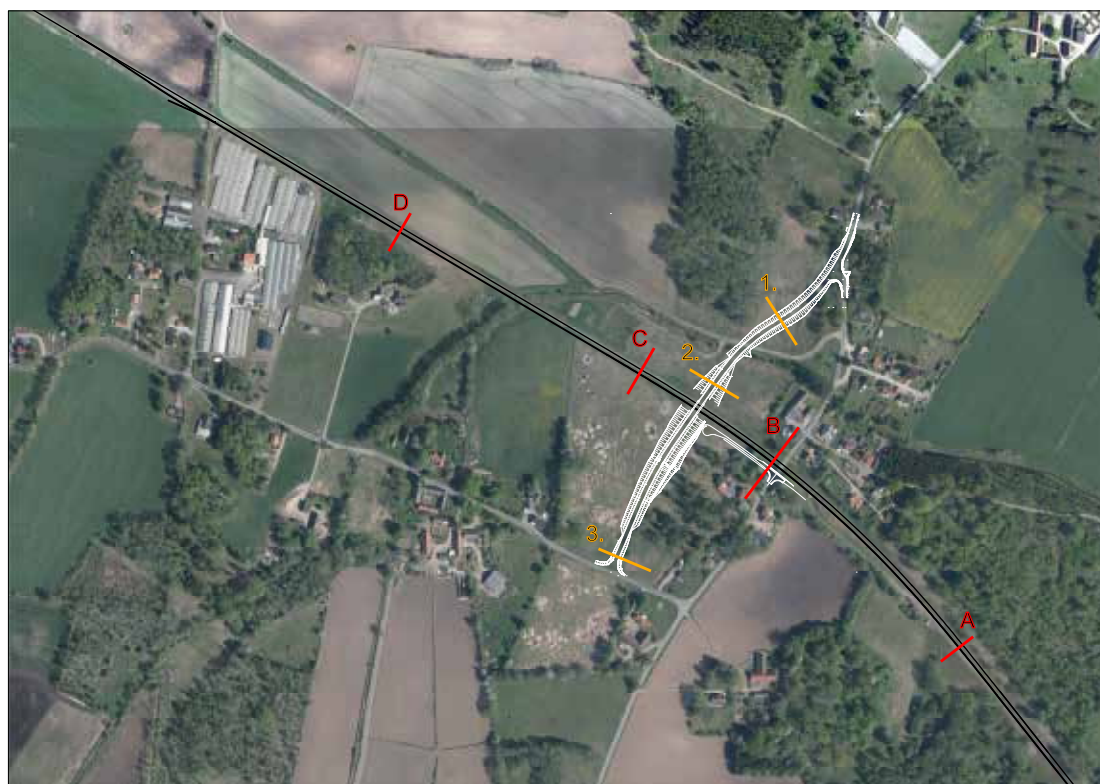
### Förslag på åtgärder

I figur 11 redovisas en översikt över de föreslagna åtgärderna för nytt mötesspår och ny dragning av väg 2023 i Attarp. De åtgärder som listats nedan beskrivs vidare i kapitel 4 Gestaltning, riktlinjer och principer.

- Nytt mötesspår genom Attarp
- Ny väglinje väg 2023
- Passager över Fjärlövsån
- Markvägar och servicevägar
- Planskild passage, järnvägsbro
- Kvarvarande delar av 2023 som föreslås övergå till enskilt vägnät

Figur 11 Föregående sida, kartan visar en översikt av de åtgärder som föreslås för det nya mötesspåret samt ny dragning av väg 2023.

- Bullerskyddsåtgärder
- Återuppbyggnad stenmur
- Ny korsning, väg 2021/2023
- Befintlig korsning väg 2021/2023
- Skärning vid trädbeklädd moränkulle



Figur 12 Kartan ovan visar sektionsmarkeringar för järnvägen och ny väg 2023 som redovisas i kommande kapitel.

## GESTALTNING, RIKTLINJER OCH PRINCIPER

### Utformning mötesspår

På sträckan ligger befintligt järnvägsspår i nivå med omgivande mark ungefär fram till Attarps by, därefter ligger järnvägen huvudsakligen på bank. Bankhöjden varierar mellan 1 och drygt 2,5 m längs sträckan. Den högsta banken återfinns kring platsen för den nya järnvägsbron.

Det nya mötesspåret ska anläggas på samma nivå som den befintliga banvallen. Detta är av vikt gestaltningsmässigt för att utformningen ska hållas samman och påverkan på omgivande landskap ska minimeras.

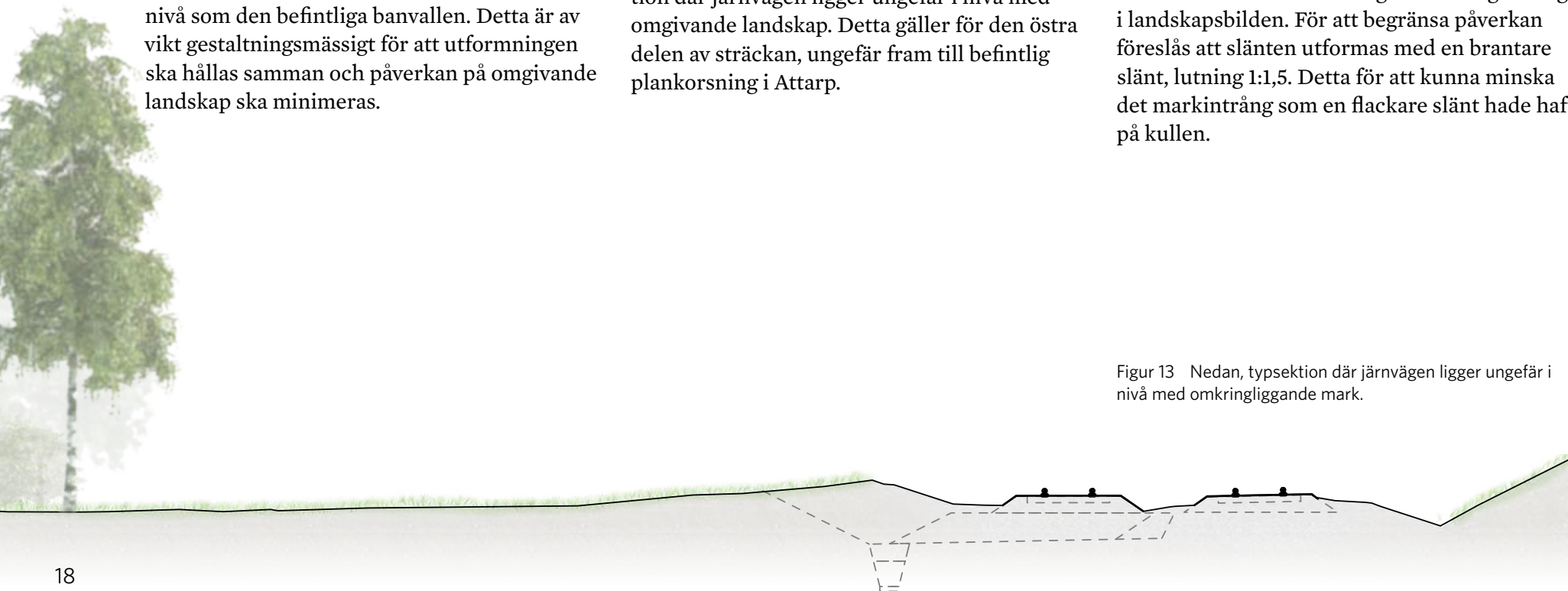
I typsektionerna nedan visas befintlig järnväg tillsammans med det nya mötesspåret. Sektionerna har valts ut för att ge en övergripande bild av utformningen samt med principer som är viktiga att beakta i det fortsatta arbetet. I figur 12 finns sektionerna markerade.

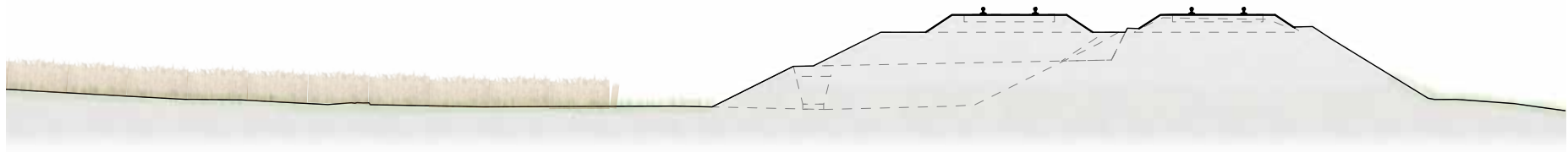
I figur 13 (markering A), redovisas en typsektion där järnvägen ligger ungefär i nivå med omgivande landskap. Detta gäller för den östra delen av sträckan, ungefär fram till befintlig plankorsning i Attarp.

I figur 14 (markering C), på nästa sida, redovisas en typsektion där järnvägen går på bank. Detta gäller för sträckan väster om Attarps by. Av vikt här är att slänterna avslutas mjukt och kan ansluta till befintlig omgivande mark.

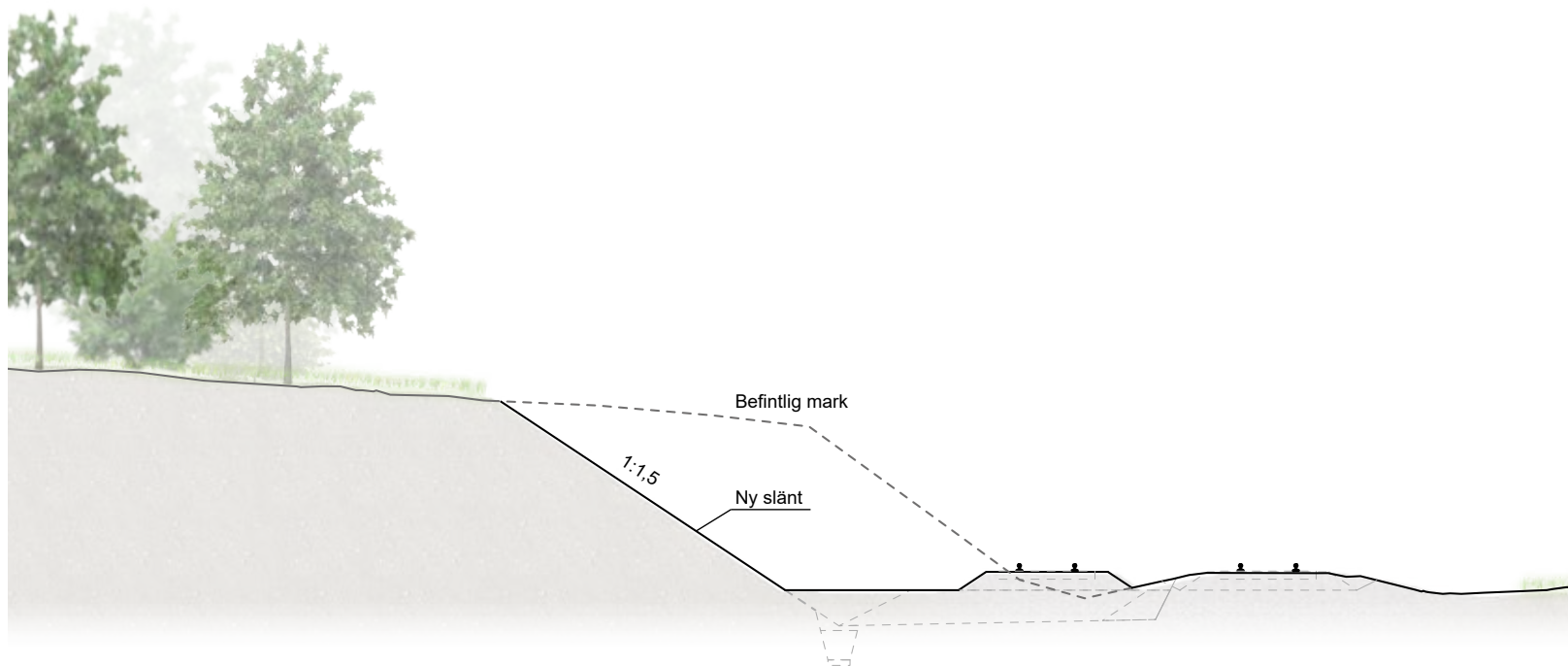
I figur 15 (markering D), på nästa sida, visas en sektion vid den trädbeklädda moränkullen intill växthusen. Moränkullen utgör ett viktigt inslag i landskapsbilden. För att begränsa påverkan föreslås att slänten utformas med en brantare slänt, lutning 1:1,5. Detta för att kunna minska det markintrång som en flackare slänt hade haft på kullen.

Figur 13 Nedan, typsektion där järnvägen ligger ungefär i nivå med omkringliggande mark.





Figur 14 Typsektion där järnvägen går på bank.



Figur 15 Sektion som visar den trädbeklädda moränkullen och hur slänten får en brantare släntlutning, 1:1,5, för att minska åtgärdens påverkan på moränkullen.

## Vägutformning

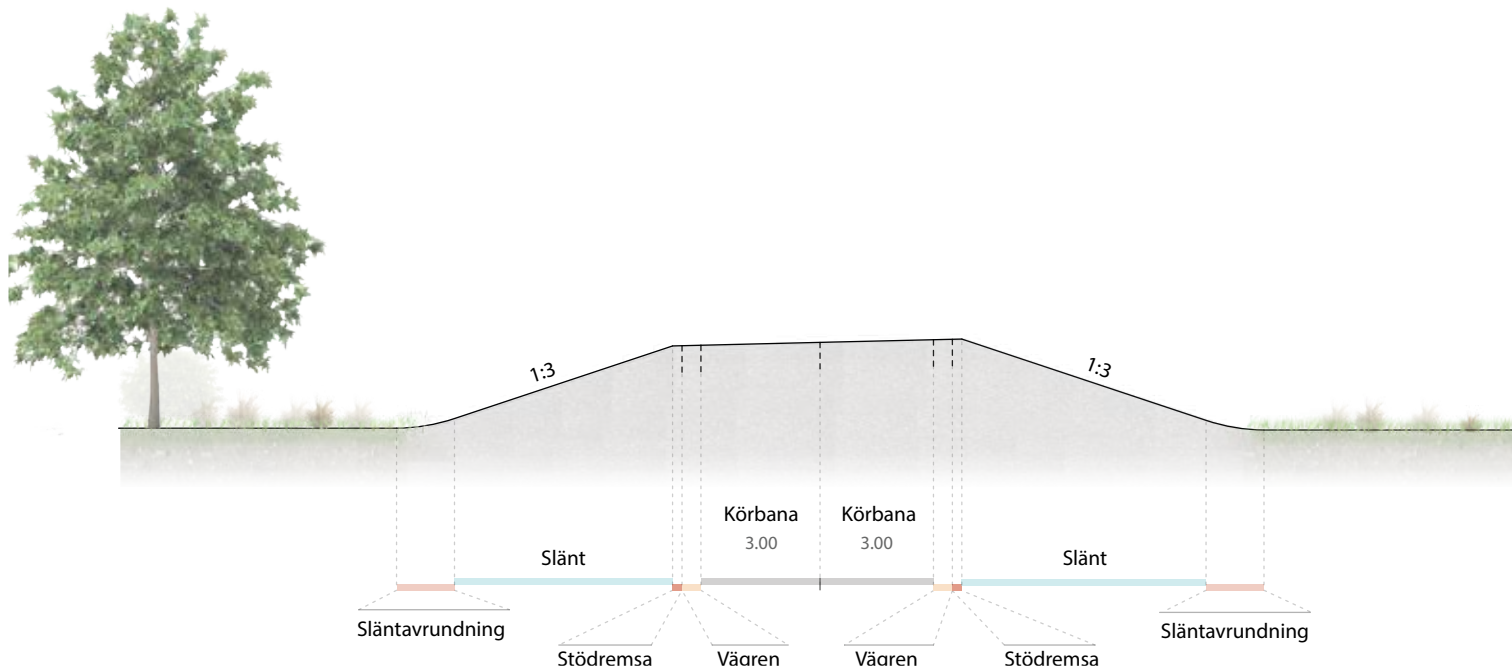
Vägprofilen ska följa det omgivande landskapet där så är möjligt. Passagen under järnvägen gör dock att vägen måste anpassas för att komma ned tillräckligt djupt för att kunna passera under järnvägen. Detta medför att vägen kommer att gå i skärning på stora delar av sträckan.

Vid lokaliseringen av väglinjen ska hänsyn tas till landskapets värden som ska bevaras och framhävas. Vägen ska placeras så att vegetations- och landskapsstrukturen kan bevaras i så stor utsträckning som möjligt. Bildandet av restytter ska undvikas och så mycket odlingsbar yta som möjligt ska bibehållas.

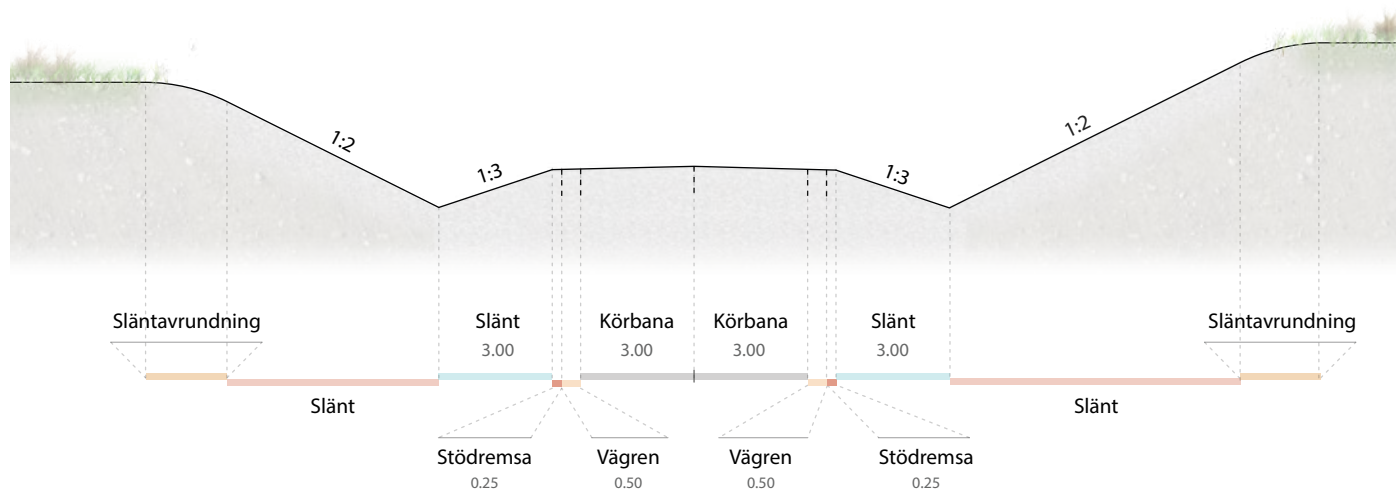
I sektionerna på nästa sida redovisas typutformning av vägen på utvalda delar, se figur 12 för att se var sektionerna är tagna.

Figur 16: Ny väg på bank, markering 1 och 3. Den norra delen av ny väg 2023 går på bank fram till och med passage över Fjärlövsån samt korning med befintlig markväg. Även på den södra sidan om järnvägen, strax innan ny korsning med väg 2021 går vägen på bank. Höjdskillnaderna är inte så stora här, vilket ger utrymme att skapa slänter som mjukt ansluter till den omgivande betesmarken.

Figur 17: Ny väg i skärning, norr om järnvägen markering 2. I arbetet med utformningen av vägen har en avvägning gjorts mellan slänternas lutning och den mark som behöver tas i anspråk gjorts. Där den nya vägen går i skärning utformas ytterlänterna med en lutning på 1:2 för att undvika större markintrång. Släntkrönen avslutas med en släntavrundning för att mjukt kunna återanpassas till befintlig ängs- och betesmark.



Figur 16 Typsektion över de delar där ny väg 2023 går på bank.



Figur 17 Typsektion norra sidan om järnvägen, ny väg 2023 går i skärning för att komma ned i höjd och kunna passera under järnvägen.

## Järnvägsbro

Den nya järnvägsbron kommer att bli ett framträdande inslag i landskapsbilden i Attarp. Bron föreslås på den del av järnvägen som ligger på högst bank i det annars öppna och relativt flacka landskapet. Tillsammans med vägens slänter, där den går i skärning, kommer bron att utgöra ett nytt element i landskapet som är synligt från flera håll.

Den nya järnvägsbron föreslås utformas som en rambro med vingmurar (se figur 18). I passagen kommer fri höjd vara 4,7 meter och fri öppning 9 meter. Av vikt för utformningen av bron är att vingarnas vinkel anpassas till vägens och järnvägens riktning för att skapa en så öppen och inbjudande tunnelmynning som möjligt.

Bilderna som presenteras på nästa sida, figur 19-22, visar ett exempel på en rambro från ett projekt i Uppsala där dubbelspår anlagts. Järnvägsbron i Attarp ska utformas för att få ett liknande uttryck som exemplet, där bron gestaltning ger ett ljust och öppet intryck.



Figur 18 Föreslagen ny järnvägsbro i Attarp sett söderifrån på ny väg 2023. Erosionsskydd, i form av krossad sten, kommer att täcka delar av slänterna.



Figur 19 Exempel på referensbro för utformningen av ny rambro för passage under järnvägen i Attarp



Figur 20 Exempel på referensbro



Figur 21 Exempel på referensbro



Figur 22 Exempel på referensbro

## Vegetation

### Nytt mötesspår

Det nya mötesspåret innebär att flera olika vegetationsområden påverkas av åtgärderna (se även figur 6 och 7 samt beskrivning ovan). I den utsträckning det är möjligt bör vegetationsytor som ängs- och betesmarker återställas efter att anläggningsarbetet är färdigt.

Det nya mötesspåret innebär även en utökning av det område som behöver träsäkras för järnvägens drift. Träsäkring görs inom ett område på 20 meter från spårmit (se fördjupad landskapsanalys), detta innebär att träsäkringsområdet utökas med cirka sex meter på den södra sidan. En grov uppskattning med hjälp av ortofoto och bilder från platsbesök ger att ett femtiotal träd kommer att behöva fällas. Av dessa har sju stycken bedömts vara bevarandevärda träd i den trädinventering som utförts (Naturcentrum, 2018).

Det nya mötesspåret innebär en påverkan och ett markintrång på moränkullen intill växthuset. För att minska påverkan utformas slänten med en lutning på 1:1,5. Den nya slänten ska stödsås med gräsfrö för att binda jorden och ge möjlighet för en återetablering av vegetation.

### Ny väg 2023

Den nya dragningen av väg 2023 innebär att främst ängs- och betesmarker kommer att påverkas, flera av dessa har pekats ut som naturvärdesobjekt i de naturvärdesinventeringar som utförts (Enetjärn, 2016; Naturcentrum, 2018).



I norra delen precis där den nya dragningen av väg 2023 påbörjas finns en befintlig trädrad utmed en stenmur som kommer att påverkas av åtgärden. Ett tjugotal träd behöver fällas för att anlägga den nya vägen, av dessa utgör 3-5 stycken större träd.

Vägen ska anpassas till omgivningen med mjukt avrundade släntkrön och bankfötter. Omgivningens markvegetation föreslås återskapas på vägens sidoområde för att vägen ska smälta in i landskapet så mycket som möjligt.




I det öppna landskapet ska den avbanade gräs-/ängsvegetationen användas för att täcka de nya vägsränorna. Detta gäller för hela sträckan då vägen är lokaliserad i befintliga ängs- och betesmarker med en varierad flora. De områden där avbaningsmassorna sparas för att senare användas i de nya slänterna är markerade i figur 23, här syns även två möjliga ytor för den tillfälliga förvaringen av massorna. De slänter där avbaningsmassorna föreslås användas är markerade i figur 24.

Figur 23 Nästa sida, i kartan visar de områden där avbaningsmassorna ska sparas för en senare återetablering i nya slänter. Här syns även två potentiella upplag för tillfällig lagring av massor.



-  Avbaningsmassor som ska sparas för återetablering av ängsvegetation i nya slänter
-  Möjliga platser för tillfälliga upplag, avbaningsmassor



-  Nya slänter där avbaningsmassor läggs tillbaka för en återetablering av ängsvegetation
-  Ny väglinje, väg 2023
-  Befintligt spår samt nytt mötesspår



## Vattendrag

Befintlig järnväg passerar redan idag över Fjälrlövsån, strax öster om den trädbeklädda höjden. Det nya mötesspåret samt att befintlig gångport/f d kreatursport stängs medför att trumman kan placeras i läget för gångporten/f d kreatursporten. Fjälrlövsån kan därmed få en ny sträckning som överensstämmer med den ursprungliga åfåran. En trumma föreslås därför i läget för gångporten/f d kreatursporten, erosionsskydd föreslås både uppströms och nedströms i enlighet med exempelbild i figur 25.

Den nya dragningen av väg 2023 innebär att Fjälrlövsån kommer att korsas även av den nya vägen. För passagen över ån föreslås att vägen går på låg bank och att ån går i dubbla trummor med en längd på cirka 19 meter, under vägen. Grunden till detta förslag är möjligheten att skapa en mjukare vägprofil och undvika räckeskrav, då de längre trummorna medger att vägen då kan gå lägre än övriga alternativ.

För att få en så mjuk anpassning till befintligt landskap som möjligt föreslås slänter med en lutning på 1:3, med flackare slänter krävs inga

vägräcken och den befintliga markvägen västerut kan ansluta till väg 2023 utan att dras om. Vegetationen längs ån på den östra sidan om ny väg 2023 ska bevaras i så stor utsträckning som möjligt för att vattendragets befintliga karaktär ska kunna bibehållas. Trummorna under ny

väg 2023 föreslås snedkapas för att erhålla en mjuk anslutning till omgivande landskap och erosionsskydd föreslås i enlighet med exempelbild i figur 25 både uppströms och nedströms.



Figur 24 Föregående sida, här redovisas de nya slänter i vilka avbaningsmassorna ska användas för att återetablera den vegetation som finns i befintliga ängs- och betesmarker.

Figur 25 Exempel på utformning av trumma med snedkapade trumögon samt erosionsskydd.

### **Bullerskyddsåtgärder**

Enligt den bullerutredningen som tagits fram kommer det att krävas bullerreducerande åtgärder i form av bullerplank med en höjd på 3,6 meter över rälsöverkant (rök). Planken kommer att uppföras på båda sidor om järnvägen och sträckan blir cirka 315 meter på den norra sidan och cirka 235 meter på den södra (se figur 28).

Bullerplanken ska placeras minst 5,1 meter från spårmittpunkt. På de platser där järnvägen går på bank kommer därför befintliga slänter att breddas för att inrymma bullerplanken på samma nivå som spårmittpunkt. Detta medför att bullerplankens höjd kommer att upplevas jämnare och följa befintlig mark kring järnvägen.

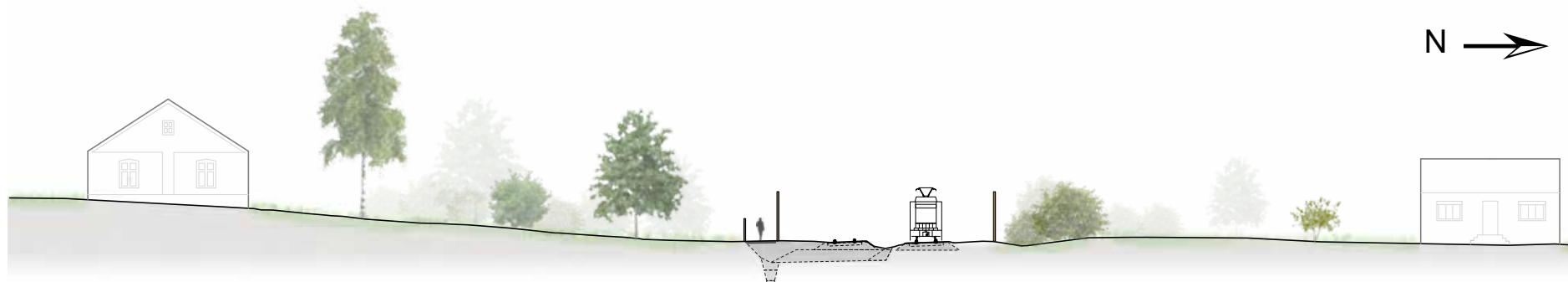
Bullerskydden ska anpassas efter platsens förutsättningar och karaktär samt ges ett tilltalande utseende som smälter in i den omgivande miljön. Bullerplanken föreslås vara av trä med ett ytskikt av järnvitriol, se exempel i figur 33. Järnvitriol är ett passande ytskikt för oimpregnerat virke som skyddar bullerplanket och gör att det åldras på ett vackert vis. Vidare ger ytskiktet ett gestaltningsmässigt enkelt och nedtonat uttryck.

I anslutning till bostadsfastigheterna Ignaberga-Attarp 1:29, 1:39, Brödåkra 3:30 och 4:1 på den norra sidan om järnvägen samt fastigheterna Ignaberga-Troedstorp 1:6 och 1:39 på den södra sidan om spåret bör bullerplankens

detaljeringsgrad ökas. Förslagsvis genom att klättrväxter planteras intill bullerplanket mot de berörda bostadsfastigheterna.

### **Fastighetsnära åtgärd på den enskilda fastigheten - fasad- och fönsteråtgärder och/eller bullerskydd av uteplats**

Fasadåtgärder i form av fönsterbyte, tätningslister med mera ger en bra fasaddämpning vars syfte är att klara inomhusriktvärden. Särskilt skydd av uteplats kan exempelvis vara en lokal bullerskärm i direkt anslutning till uteplatsen. Utformningen bör anpassas efter den enskilda fastigheten.



Figur 26 Sektion som visar bostadshuset strax väster om befintlig plankorsning i Attarp. I sektionen redovisas också de nya bullerplank som krävs (med en höjd på 3,6 m över rälsöverkant). Vidare illustreras också den nya servicevägen på södra sidan om järnvägen.



Figur 27 Utbredning för de bullerskyddsåtgärder som krävs på båda sidor järnvägen i Attarp.



Figur 28 Exempel på den typ av bullerplank som föreslås i Attarp, stående panel.



Figur 29 Exempel på den typ av bullerplank som föreslås i Attarp, liggande panel.



Figur 30 Exempel på bullerplank med klätterväxter som ökar detaljeringsgraden.



Figur 31 Exempel på bullerplank med klätterväxter som ökar detaljeringsgraden.



Figur 32 Ovan, exempel på trä behandlat med järn(III)sulfat.

Figur 33 Till höger, befintlig stenmur som delvis kommer att påverkas av ny väg 2023.



### **Återuppbyggnad av stenmur**

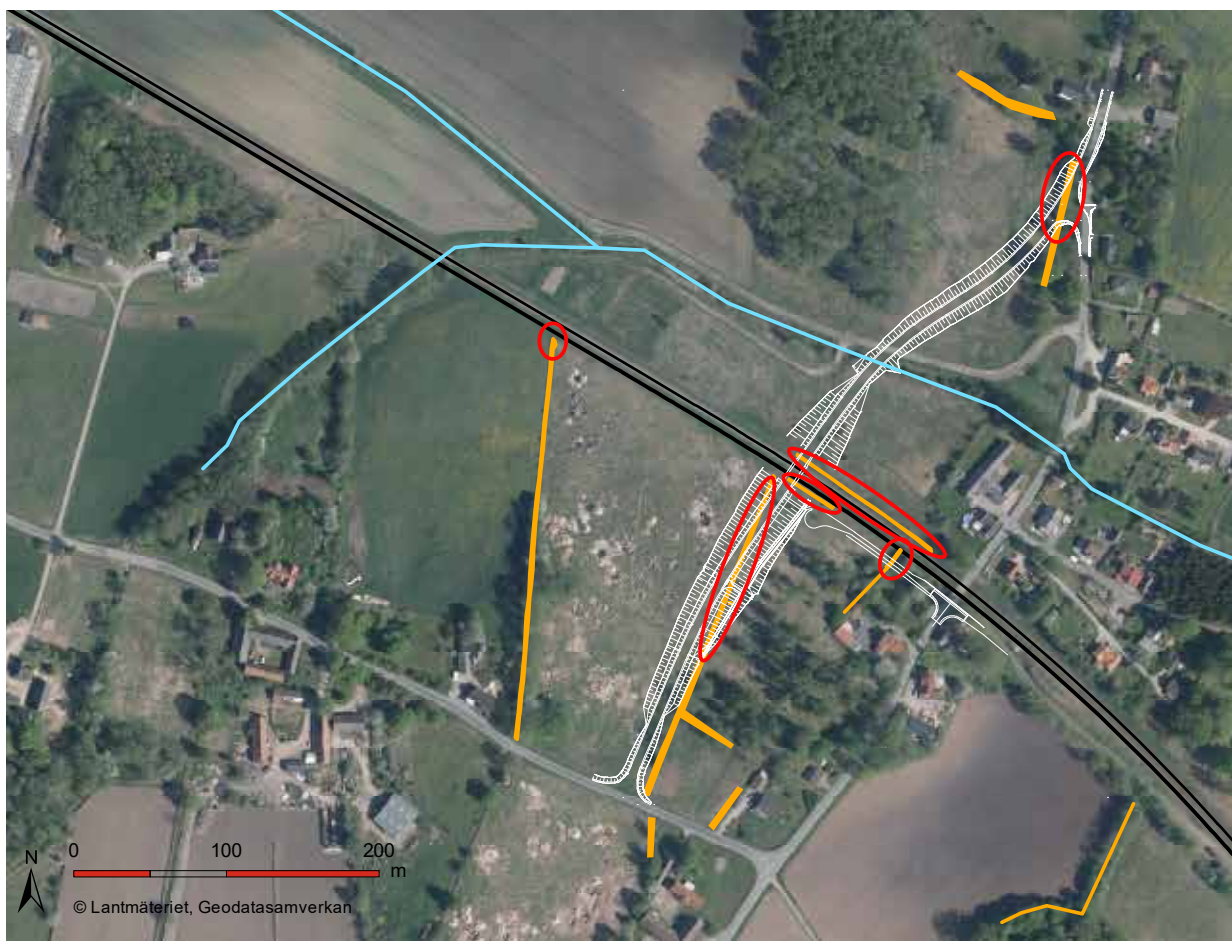
Landskapet kring Attarp präglas av ett småskaligt jordbrukslandskap med inslag av mindre skogspartier och hag- och betesmarker. Det är mjukt kuperat med inslag av bäckar, diken och mindre våtmarker och längs åkermarker sträcker stenmurar och trädridåer ut sig.

I den befintliga ängs- och betesmarken söder om järnvägen, där ny väg 2023 föreslås, finns en stenmur som kommer att påverkas av åtgärderna, se figur 34. Stenmuren kommer att behöva plockas ned på en sträcka om cirka 150 meter. För att anpassa och förankra den nya vägen i sin omgivning föreslås att den berörda stenmuren byggs upp i anslutning till ny väg 2023. Den nya stenmuren längs ny väg 2023 ska ansluta till befintlig del av stenmuren i söder som ej påverkas, se orange markering öster om väglinjen i figur 34.

Detta kan göras genom att samla ihop stenar från de övriga stenmurar som påverkas av nytt mötesspår och ny väg 2023 och använda dessa till den nya muren (se figur 34). Endast stenar från befintliga stenmurar som rivs i samband med åtgärden får användas för återuppbyggnad av stenmur längs ny väg 2023, se figur 35 och 36.

Stenmurar utgör ett strukturskapande landskapselement i omgivningarna och att återuppbygga muren gör att vägen bättre smälter in i sina omgivningar.





Figur 34 Stenmurar som berörs av nytt mötesspår samt ny väg 2023.

## **Utrustning**

### **Belysning**

Befintlig vägbelysning finns i korsningen mellan väg 2023 och väg 2021, belysningen fortsätter en liten bit västerut längs med väg 2021. På befintlig väg 2023 finns spridd belysning på norra och södra sidan om järnvägen, ingen belysning finns vid plankorsningen.

I vägporten föreslås inte någon belysning då järnvägsbron är relativt kort, har full höjd (4,7 meter) och utformas för att ge ett ljust och öppet intryck.

### **Skyltar**

Lokaliseringstavlorna av standardsort kommer att placeras i anslutning till de planerade korsningarna. Det är viktigt att skyltarnas placering i största möjliga mån inte stör viktiga utblickar mot omgivande landskap samtidigt som regelverket kring skyltplacering måste följas.

### **Panelstängsel**

Panelstängsel uppförs på två sträckor för att hindra obehöriga tillträde till banan. Stängslet sätts upp mellan bullerplank och ny väg 2023 samt strax väster om växhusen, se figur 11.

## DRIFT OCH UNDERHÅLL

Den framtida väg- och järnvägsanläggningens skötsel är betydelsefull för att önskad gestaltning och funktion ska uppnås. Målsättningen vid valet av utformning är att anläggningen ska vara enkel att underhålla på ett effektivt sätt och att skötselinsatserna ska vara rimliga i omfattning.

### Vegetation

Ängsytorna i de nya vägslänterna bör slås en till två gånger per år och höet tas bort då det fröat av sig.

Där avbaningsmassor använts som släntbeklädnad ska ytorna skötas och kontrolleras så att önskad täthet av vegetationen säkerställs.

### Bullerskärmar

Skärmarna behöver översyn, till exempel att de sluter tätt mot mark och är hela och täta. Materialvalet samt eventuella klätterväxter påverkar skötselbehovet. Träskärmar behandlade med järnvitriol kräver minimalt med underhåll och åldras på ett bra sätt vilket gör att de kan bibehålla ett tilltalande uttryck.

### Snöröjning

Vägar snöröjs för god framkomlighet. Saltning kan påverka vegetationen, vilket ska beaktas i det fortsatta arbetet.

## REKOMMENDATIONER FORTSATT ARBETE

De förslag, riktlinjer och principer för utformningen som är beskrivet i detta gestaltungsprogram ska vara utgångspunkt för och arbetas in i nästa skede.

I det fortsatta arbetet rekommenderas vidare detaljstudier/kontroller för utformning av:

- Järnvägsbron
- Beakta att slänternas utformning hantearas på ett tillbörligt sätt
- Bullerskyddsåtgärder
- Järnvägens och vägens passage över Fjärlövsån
- Järnvägens skärning genom den upphöjda moränkullen i västra delen av området
- En sköteselplan bör upprättas i överlämningen mellan Trafikverkets avdelningar investering och drift för att garantera god utveckling av vegetationen.

## REFERENSER

Enetjärn Natur AB (2015). *Naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald – Attarp – Förlängning av mötesspår.*

Naturcentrum AB (2018). *Attarp – Förlängning av mötesspår. Kompletterande naturvärdesinventering med bedömning av stenmurar, inventering av groddjur och inventering av träd inför trädsäkring.*

Reiter, Ole (red.) (2006). *Det skånska landsbygdsprogrammet: ett utvecklingsprogram med landskapsperspektiv.* Malmö: Länsstyrelsen i Skåne län.

Trafikverket (2010). *Kapacitetsstudier Hässleholm Kristianstad (TRV 2010/95514)*

Trafikverket (2014). *Förenklad åtgärdsvalsstudie för Skånebanan Hässleholm-Kristianstad (TRV 2014/90660)*

Trafikverket (2014). *Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt (TRV 2014/78881)*

Trafikverket, ÅF Infrastructure AB (2017). *Gestaltungsprogram. Samrådshandling – val av lokaliseringalternativ, Attarp – Förlängning av mötesspår.*

Trafikverket, ÅF Infrastructure AB (2017). *Fördjupad landskapsanalys. Samrådshandling – val av lokaliseringalternativ, Attarp – Förlängning av mötesspår.*

Trafikverket, ÅF Infrastructure AB (2017). *Samrådshandling – val av lokaliseringalternativ, Attarp – Förlängning av mötesspår.*





Trafikverket, 291 54 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17.  
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

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