

## PLANBESKRIVNING

# Skånebanan, Attarp – förlängning av mötesspår

Hässleholms kommun, Skåne län

Järnvägsplan, Granskningshandling, 2021-02-15

Projektnummer: 149066

Handlingsnummer: 2012721-00-010



Trafikverket

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Planbeskrivning, Skånebanan, Attarp, förlängning av mötesspår

Status: Järnvägsplan, Granskningshandling

Uppdragsledare: Nicoleta Palerson (nov 2017 - feb 2019), Robin Andersson (mars 2019 - aug 2020), Magnus Hillberg (sept 2020 - jan 2021), Maria Lööf (feb 2021 -), Atkins

Författare: Klara Hallberg, Elin Miörner, Charlene Nilsson, Einar Algotsson, Atkins

Kartor: Wösel Thoresen, Atkins

Dokumentdatum: 2021-02-15

Ärendenummer: TRV 2017/112703

Handlingsnummer: 2012721-00-010

Kontaktperson: Lovisa Bjarting, Trafikverket



# Innehåll

1 Sammanfattning .....	7
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projekt- mål .....	8
2.1 Bakgrund .....	8
2.2 Geografiskt läge .....	8
2.3 Planläggningsprocessen .....	8
2.4 Mål och syfte .....	9
2.5 Tidigare utredningar och beslut .....	11
3 Förutsättningar .....	12
3.1 Vägen och järnvägens funktion och standard .....	12
3.2 Trafik och användargrupper .....	12
3.3 Lokalsamhälle och regional utveckling .....	15
3.4 Landskapet .....	15
3.5 Miljö och hälsa .....	16
3.6 Riksintresse .....	18
3.7 Byggnadstekniska förutsättningar .....	18
4 Den planerade vägens och järnvägens lokalisering och utform- ning med motiv .....	20
4.1 Val av lokalisering och utformning av mötesspår .....	20
4.2 Val av lokalisering och utformning för ny väg 2023 .....	27
4.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs .....	34
5 Effekter och konsekvenser av projektet .....	35
5.1 Järnvägsanläggningen och järnvägstrafiken .....	35
5.2 Vägtrafiken .....	35
5.3 Lokalsamhälle och regional utveckling .....	37
5.4 Landskapsbild .....	38
5.5 Miljö och hälsa .....	38
5.6 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser .....	39
5.7 Påverkan under byggnadstiden .....	39

6 Samlad bedömning.....	41
6.1 Överensstämmelse med de transportpolitiska målen .....	41
6.2 Överensstämmelse med regionala mål .....	41
6.3 Överensstämmelse med lokala mål .....	41
6.4 Överensstämmelse med ändamål och projektmål .....	42
7 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	44
7.1 Allmänna hänsynsregler .....	44
7.2 Miljökvalitetsnormer .....	45
7.3 Miljökvalitetsmål.....	46
8 Markanspråk och pågående markanvändning .....	47
9 Fortsatt arbete .....	48
10 Genomförande och finansiering.....	49
10.1 Formell hantering.....	49
10.2 Genomförande.....	50
10.3 Finansiering.....	50
11 Underlagsmaterial och källor .....	51

# 1 Sammanfattning

Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad är ett riksintresse för kommunikationer, men har idag begränsad kapacitet trots att mötesstationerna ligger relativt tätt. Aktuell järnvägsplan innebär att ett befintligt mötesspår förlängs genom byn Attarp i Hässleholms kommun och 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 den befintliga passagen.

Befintligt mötesspår i Attarp ska förlängas västerut, för att möjliggöra tågmöte där två 750 meter långa tåg samtidigt trafikerar mötesspåret. Utformningen innebär att två på varandra följande 750-meter långa tåg kan tas in på båda tågspåren i båda riktningarna med samtidig infart. Mötesspåret anläggs sex meter söder om det befintliga spårets mitt. En ny vägdragning av väg 2023 passeras med ny järnvägsbro. Bullerskyddsplank anläggs på en sträcka av cirka 300 meter genom byn. Panelstängsel uppförs på två platser för att hindra obehöriga tillträde till banan.

Den nya vägen 2023 ansluter i söder med väg 2021 och i norr med befintlig väg 2023. Järnvägen passeras genom en vägport. Sträckan är cirka 500 meter lång i sin helhet. De kvarvarande delarna av väg 2023 på norra och södra sidan om nuvarande plankorsning kommer att övergå till enskilt ägo och utformas så att fordonstrafik och renhållningsfordon kan vända.

Den planskilda passagen utformas med en järnvägsbro och konstruktionen föreslås bli en rambro. Vägens passage under järnvägen medför läckage av grundvatten från vägens slänter. Vägskärningen medför därför ett behov av permanent bortledning av grundvatten. Trafikverket kommer att ansöka om tillstånd enligt 11 kapitlet miljöbalken för denna vattenverksamhet.

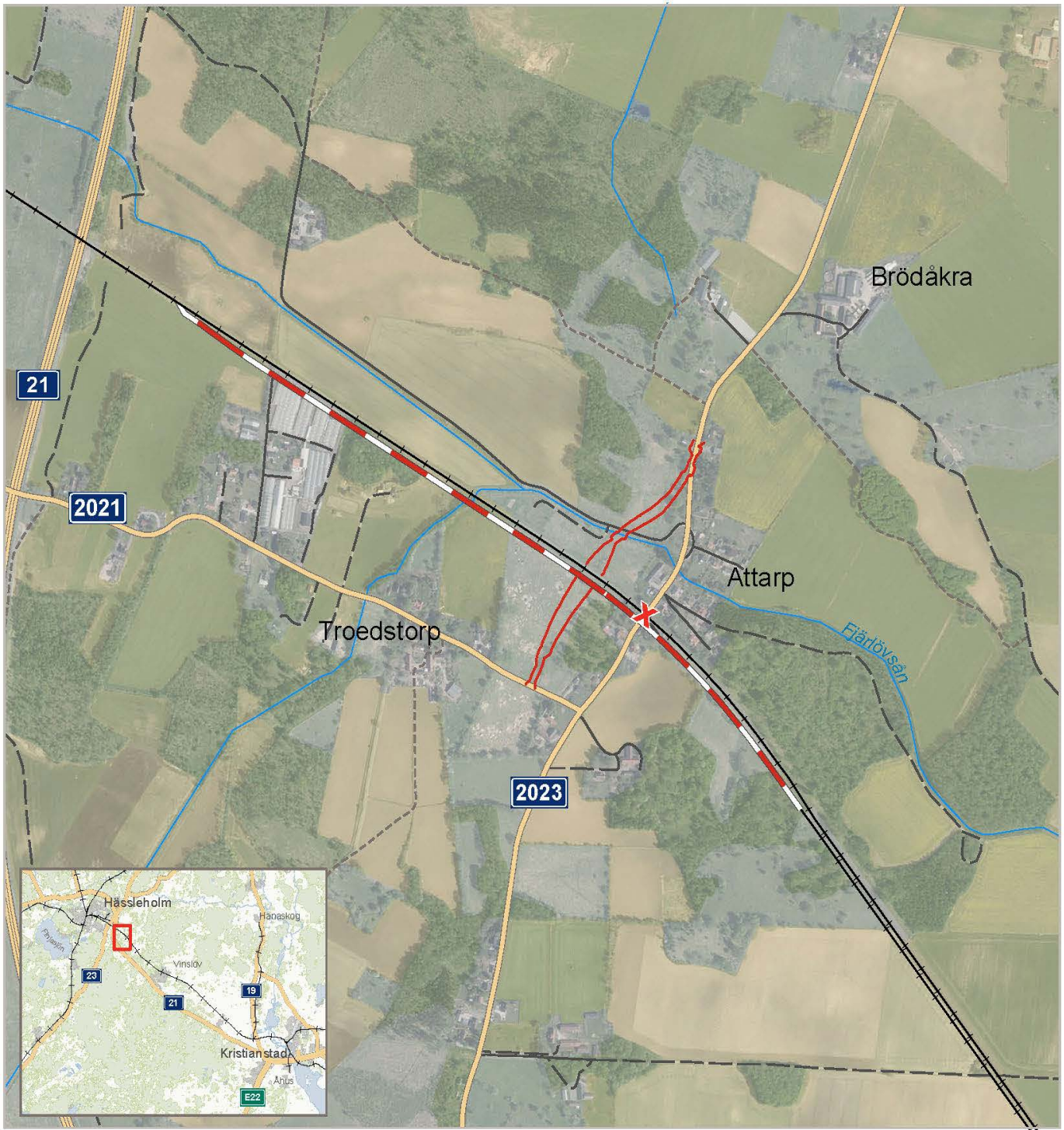
Den nya vägsträckningen medför behov av att korsa Fjärlövsån, vilket sker genom dubbla vägtrummor. Även det nya mötesspåret korsar Fjärlövsån vilket innebär att en före detta kreatursport slopas. I samband med dess rivning återfår Fjärlövsån sin tidigare sträckning och en uppgraderad trumma. Även dessa åtgärder kommer att ingå i tillståndsansökan för vattenverksamheten. Parallellt med denna passage anordnas också en utterpassage i form av en separat torrtrumma.

För motorfordonstrafiken bedöms situationen förbättras. För gång- och cykeltrafikanter bedöms situationen generellt bli bättre även om det blir längre mellan målpunkterna för trafikrörelser mellan byns norra och södra delar. Anledningen till att situationen förbättras beror framförallt på att säkerheten i området ökar på grund av stängningen av plankorsningen.

Sammantaget bedöms det aktuella området ha små värden (vanligen lokala värden, ej regionala eller nationella) avseende landskapsbild, markanvändning, naturmiljö, kulturmiljö samt yt- och grundvatten. Attarps värde för befolkning och hälsa bedöms vara av lokal karaktär. Korsningen mellan väg 2023 och järnvägen samt den informella passagen vid växthusbyggnader ca en kilometer väster om Attarp innebär särskilt stora trafiksäkerhetsrisker i området. Byn Attarp är utsatt trafikbuller från järnvägen.

Utbyggnadsalternativet bedöms medföra måttliga negativa konsekvenser för befolkning och människors hälsa, landskap, naturmiljö, kulturmiljö samt yt- och grundvatten. Samtidigt planerar Trafikverket att genomföra bullerskyddsåtgärder för att minska bullernivåerna i området och den planskilda korsningen medför att risken för trafikolyckor minskar. Risken för tågurspårning med allvarliga konsekvenser bedöms också kunna minska till följd av att plankorsningen byggs bort och genom bullerskyddens avskärmande effekt. Motorfordonstrafiken inne i byn kommer att minska, vilket bidrar till en bättre trafikmiljö. Detta är särskilt positivt för barnen i byn, som får en ökad rörelsefrihet. Utbyggnaden bedöms vara motiverad, med hänsyn till att Skånebanan utgör riksintresse.

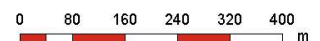
Utbyggnadsalternativet uppfyller såväl projektets ändamål som projektmålen väl. Åtgärden ökar flexibiliteten, robustheten och kapaciteten på banan och bidrar därigenom till stor trafiknytta. Det valda utbyggnadsalternativet möjliggör också att befintlig infrastruktur nyttjas i så stor omfattning som möjligt och att åtgärden kan genomföras med minimal påverkan på trafik i byggskedet. Påverkan på de närliggande fastigheterna, jordbruksmark och natur- och kulturmiljöer kan begränsas, och intrång på befintlig markanvändning samt i skyddade områden kan begränsas. Därtill bidrar stängningen av befintlig plankorsning samt anläggandet av den planerade planskilda passagen till en betydligt mer trafiksäker miljö i området. Den nya väganläggningen utformas så att tillgängligheten för såväl vägtrafik som gång- och cykeltrafik behålls, även om rutten blir längre.



## Översikt och orientering

### Teckenförklaring

	Befintlig plankorsning stängs		Allmän väg, klass II		Vatten
	Befintlig järnväg		Allmän väg		Vägnummer
	Planerat mötesspår		Bilväg/gata		
	Utbredning planerad väg under järnvägen, alternativ 4 i lokaliseringsstudien		Markväg		
			Traktorsväg		



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan



## 2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

### 2.1 Bakgrund

Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad är ett riksintresse för kommunikationer. 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.

### 2.2 Geografiskt läge

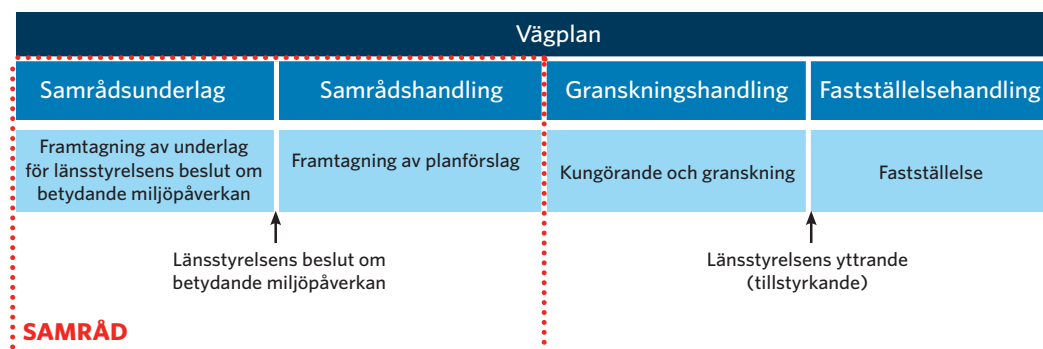
Aktuellt område visas i figur 1.

### 2.3 Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av väg- eller järnvägslagen och miljöbalken (MB) och som slutligen leder fram till en fastställd vägplan eller järnvägsplan. Se figur 2.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. Länsstyrelsen i Skåne fattade 2017-02-12 beslut om att aktuell järnvägsplan antas medföra betydande miljöpåverkan och en MKB har tagits



Figur 2 Illustration av planprocessen.

fram för projektet. Järnvägsplanen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket fastställer den. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer, enskilda som blir särskilt berörda och allmänheten för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samrådet sammanställs i en samrådsredogörelse.

## **2.4 Mål och syfte**

### **2.4.1 Övergripande mål**

#### *Transportpolitiska mål*

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

#### *Regionala mål*

I Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne (2016) beskrivs regionens mål och inriktning för kollektivtrafikens utveckling och ett antal mål för kollektivtrafiken tagits fram. Bland annat ska antalet resor med kollektivtrafiken fördubblas till år 2020 jämfört med år 2006. Region Skåne har också tagit fram ett antal strategiska ställningstaganden, där några är tydligt kopplade till aktuellt projekt. För att skapa goda förutsättningar för kollektivresande krävs bland annat att kollektivtrafiksystemet genomsyras av hållbarhet, långsiktighet och kontinuitet. Även framkomligheten för kollektivtrafiken måste förbättras eftersom det idag finns en begränsad kapacitet i det skånska järnvägsnätet. Vidare ska utvecklingen ske utifrån tanken om en jämställd kollektivtrafik. I Trafikförsörjningsprogrammet är åtgärder längs med Skånebanan med som ett prioriterat projekt.

#### *Lokala mål*

Hässleholms kommun har starka kopplingar till omvärlden genom det geografiska läget i Skåne och genom spårbunden gods- och persontrafik. Kommunen är idag en av Skånes viktigaste järnvägspunkter och har ett unikt läge med tre genomkorsande järnvägar. I kommunens översiktsplan (2007) har en övergripande strategi för kommunikationer tagits fram. Kommunens ska arbeta mot effektiva och på lång sikt mer hållbara persontransporter med målet att få fler att resa med tåg, cykel eller om möjligt gå. Därför krävs en väl utbyggd kollektivtrafik. I översiktsplanen beskrivs också hur det geografiska läget är

viktigt för verksamheter. ”Kommunen ska nyttja det geografiska läget och korsningen mellan Södra stambanan, Markarydsbanan och Skånebanan genom att skapa bättre förutsättningar för verksamheter att transportera sitt gods på järnväg”.

#### **2.4.2 Järnvägsplanens syfte, ändamål och projektmål**

##### *Syfte*

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

##### *Ändamål*

Ändamålet med projektet är att på sträckan mellan Hässleholm-Kristianstad åstadkomma minskad störningskänslighet och restid samt ökad flexibilitet, kapacitet och robusthet för järnvägstrafiken på Skånebanan.

##### *Projektmål*

Följande projektmål har beslutats:

- För att uppnå hög kostnadseffektivitet ska befintlig infrastruktur nyttjas i så stor omfattning som möjligt.
- Mötespåret ska lokaliseras och utformas så att det bidrar till stor trafiknytta.
- Mötesspåret ska lokaliseras och utformas så att påverkan på trafiken minimeras i byggskedet.
- Åtgärder på berört vägnät ska lokaliseras och utformas så att de bidrar till god tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet.
- Lokalisering och utformning ska bidra till att möjligheterna för berörda boende att korsa järnvägen upprätthålls eller stärks.
- Anläggningen ska lokaliseras och utformas så att påverkan på närliggande bostadsfastigheter, jordbruksmark och natur- och kulturmiljöer begränsas. Intrång på befintlig markanvändning och skyddade områden ska minimeras.
- Anläggningen ska anpassas till landskapets förutsättningar. Lokalisering och utformning ska bidra till att bibehålla eller stärka upplevelsen av landskapet.

Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem.

Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen ska utföras med perspektivet där målsättning är att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.

## 2.5 Tidigare utredningar och beslut

Kapacitetsstudier Hässleholm Kristianstad (Trafikverket 2010) samt Förenklad åtgärdsvalsstudie för Skånebanan Hässleholm-Kristianstad (Trafikverket 2014) har enligt ”fyrstegsprincipen” tagits fram inför planeringen av föreslagna åtgärder. Studierna har identifierat åtgärder längs med hela sträckan, där denna järnvägsplan är en del.

Syftet med åtgärdsvalsstudien var att ta fram ett underlag för en prioritering av effektiva lösningar för minskad störningskänslighet, ökad kapacitet och minskad restid. Sträckan mellan Hässleholm och Attarp är den längsta utan mötesspår längs Skånebanan. Åtgärdsvalstudien visade att en förlängning av befintligt mötesspår i Attarp, i riktning mot Hässleholm, ger bäst effekt. Studien konstaterade även att förlängningen bör ligga på den södra sidan eftersom det befintliga mötesspåret är placerat där.

Länsstyrelsen beslutade i februari 2017 att aktuell järnvägsplan medför en betydande miljöpåverkan eftersom projektets lokalisering sker i en befintlig känslig miljö som antas bli påverkad av ingreppen.

Länsstyrelsen beslutade 2018-11-29 att godkänna framtagna miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplanen.

Under våren 2017 utfördes även en lokaliseringsstudie (Trafikverket 2017) där val av korridor gällande väg 2023 utreddes. I november 2017 beslutade Trafikverket att projektet rörande ny sträckning av väg 2023 ska drivas vidare och att ”Alternativ 4” (se figur 4 och 12) som redogörs i lokaliseringsstudien ska ligga till grund för den fortsatta planeringen.

I oktober 2019 bad planeringsmyndigheten om en komplettering av järnvägsplanen innan den kan fastställas, för att bättre motivera den valda utformningen för mötesspåret. Under hösten 2019 och våren 2020 togs PM - Val av utformningsalternativ för mötesspår fram (Trafikverket 2020). Syftet med utredningen var att identifiera och studera olika alternativa utformningar för ökad kapacitet på sträckan mellan Ignaberga och Hässleholm samt att förorda och motivera en vald lösning. PM:et tydliggör och förklarar hur avvägningar gjorts och vad de grundats på.

I oktober 2020 bad Länsstyrelsen om en komplettering av miljökonsekvensbeskrivningen, bland annat med avseende på ändamål, motivering av vald plats och utformning med hänsyn till miljöeffekter, bortvalda alternativs miljöeffekter samt motivering till lösningen permanent grundvattensänkning med hänsyn till miljöeffekter. Länsstyrelsen beslutade 2021-02-08 att godkänna den kompletterade miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen.

## 3 Förutsättningar

### 3.1 Vägen och järnvägens funktion och standard

#### 3.1.1 Järnväg

Skånebanan sträcker sig mellan Kristianstad och Helsingborg via Hässleholm och är cirka elva mil lång och är ett riksintresse. Banan är enkelspårig, elektrifierad och utrustad med fjärrblockering (ett fjärrstyrt säkerhetssystem som förhindrar flera tåg att komma in på samma sträcka). På sträckan finns det fem mötesstationer (Karpalund, Vinslöv, Attarp och två stycken i Önnestad). Avståndet mellan mötesstationerna är mellan fyra och sex kilometer. Tillåten hastighet är idag 160 km/h för persontåg och 90 km/h för godståg.

Skånebanan trafikeras av Öresundståg, Pågatåg och godståg och trafiken uppgår till sammanlagt 115 passager per dygn för förekommande tågtrafik, varav 7 är godståg. Trafikverket har gjort en prognos för utbyggnadsalternativet år 2040, som visar att trafiken kommer att öka något till 128 tåg per dygn, varav 6 är godståg.

Befintligt spår ligger öster om Attarp i nivå med omgivande mark. Därefter ligger järnvägen vidare västerut huvudsakligen på bank. Bankhöjden varierar mellan 1,0–2,5 meter längs sträckan. Den högsta banken återfinns kring det nya broläget över nya väg 2023:s läge.

#### 3.1.2 Väg

Väg 2023 är en cirka fem kilometer lång landsväg. Vägen går mellan Grantinge i norr ner till Ignaberga i söder. Vägen är cirka sex meter bred och är utformad som en smal tvåfältsväg huvudsakligen utan körfältsindelning. Vägen har enligt Trafikverkets administrativa föreskrifter funktionell vägklass 5. Skyltad hastighet är 70 km/h.

Väg 2023 går igenom Attarp och korsar Skånebanan med en signalreglerad plankorsning med bommar. Inne i byn är det idag bristande utrymme mellan vägbanan och fastigheterna vilket innebär att vägen har smala sidoområden. Längs med vägen finns direktutfarter och infartsvägar till både fastigheter och mindre vägar som leder till fastigheter. I Attarp är vägen belyst med en äldre typ av belysning som inte uppfyller dagens krav på en trafiksäker belysning.

I norra delen av Attarp finns en trevägskorsning där vägen passerar en enskild väg. Den enskilda vägen går väster ut mot Hässleholm och leder bland annat till enskilda fastigheter och åkermark.

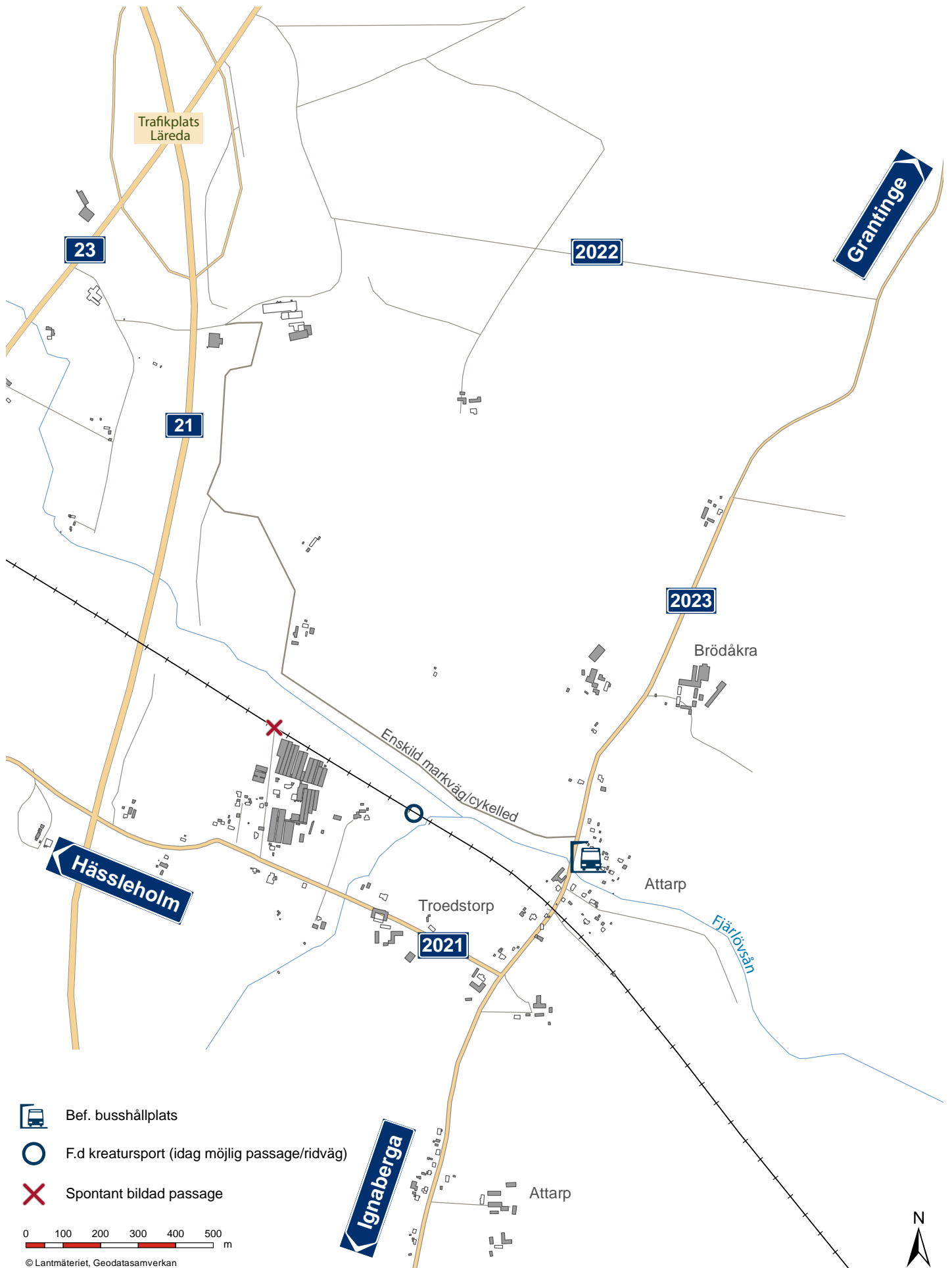
Strax söder om Attarp ansluter väg 2021 och i Ignaberga ansluter väg 2023 i sin tur till väg 21.

### 3.2 Trafik och användargrupper

#### 3.2.1 Vägtrafik

En trafikmätning utförd på väg 2023 under år 2016 visar på 310 passager per dygn genom befintlig plankorsning, varav 21 klassas som tunga fordon. Väg 2023 trafikeras idag av en del jordbrukstrafik som använder vägen för att ta sig mellan marker och gårdar. År 2040 förväntas fordonstrafiken ha ökat till 500 fordon per dygn, varav 30 är tung trafik.

På väg 2021 uppmättes trafikflödet 340 passager per dygn varav 19 tunga fordon (mätår 2012). Mätningen är utförd strax öster om väg 21.



Figur 3 Vägnet i området.

Under den senaste tioårsperioden har tre lindriga personskadeolyckor rapporterats in till STRADA (informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet) inom aktuellt område. Två singelolyckor med cykel och moped och en mötesolycka mellan personbil och lastbil.

#### *Skolskjuts*

Skolbussar trafikerar väg 2023 och den befintliga plankorsningen i byn Attarp för att hämta och lämna skolbarn. Skolbussarna trafikerar väg 2023 under morgon och eftermiddag. Skolbussen passerar idag vägbommarna för att sedan stanna till vid en hållplats belägen strax norr om den befintliga plankorsningen i Attarp by (se figur 3). Hållplatsen är placerad i en vändslinga vilket möjliggör att skolbussen helt kan svänga om och fortsätta längs väg 2023 i sydgående riktning för att nå mål som exempelvis Röinge skola F-6 i Hässleholm. Befintlig skolskjutshållplats vid vändslinga rymmer idag 13-metersbussar.

### **3.2.2 Gång- och cykeltrafik**

Det finns inga gång- och cykelvägar i området utan trafikanterna är hänvisade till det allmänna vägnätet och enskilda vägar. Väg 2023 är i Hässleholms kommuns cykelkarta (2016) utpekad som ett föreslaget cykelstråk på en lågtrafikerad väg. Den enskilda vägen i norra delen av Attarp, som sträcker sig västerut mot Hässleholm, är också en anvisad cykelled.

Det finns inga mätningar för gång- och cykeltrafik i området. En uppskattning har dock gjorts i förhållande till bebyggelsens och befintlig vägs egenskaper samt avstånd i förhållande till olika målpunkter. Totalt bedöms att det görs cirka 300 resor längs väg 2023 av boende i närområdet. Cirka 7 % av alla resor görs med cykel i Hässleholm kommun enligt senast utförd resvaneundersökning. Antalet cykelresor bedöms således till cirka 20 per dygn. Den årliga ökningen/minskningen är marginell. Antalet resor till fots beräknas enligt samma modell till cirka 20 rörelser per dygn (Trafikverket 2017).

Järnvägen utgör en tydlig barriär i landskapet. Det finns idag två passagemöjligheter för fotgängare och cyklister i området (se figur 3):

- Befintlig plankorsning mellan väg 2023 och järnvägen. Passagen regleras med bommar och lämpar sig för gående, cyklister och ryttare. Trafikverket verkar för att minska antalet plankorsningar mellan väg och järnväg av trafiksäkerhetsskäl.
- En tidigare kreatursport i anslutning till Fjärlövsån. Denna används idag främst av gående och ryttare.

### **3.2.3 Ridvägar**

I området finns idag flera hästgårdar och det allmänna vägnätet, enskilda vägar och stigar används för ridning/ridtrafik. Det finns två möjligheter att korsa järnvägen, dels vid befintlig planpassage och dels genom ovannämnda före detta kreatursport (se figur 3).

### **3.2.4 Kollektivtrafik**

Det finns ingen järnvägsstation i Attarp. Det finns inte heller någon linjetrafik med buss i området och de finns inga uppgifter om framtida planer om utvecklingen av kollektivtrafik med buss i området. Däremot arbetar kommunen med att stärka kollektivtrafiken med bland annat bättre bussförbindelser mellan byar och landsbygd (Hässleholms kommuns översiktsplan 2007).

### 3.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

#### 3.3.1 Markanvändning

I området ligger åkermarkens bördighet mellan klass 5–7, på en skala 1–10 där 10 är mycket produktiva åkerjordar. Det innebär att produktiviteten är förhållandevis god, men åkerstyckena är relativt små och på grund av strukturomvandlingar av jordbruket har flera åkerstycken övergått till ängs- eller betesmark.

#### 3.3.2 Lokalsamhället

Attarp är en småort i Hässleholms kommun i Skåne län och med kringliggande bebyggelse omkring 100 invånare. Attarp ligger cirka fem kilometer från Hässleholm och med bil tar det cirka tio minuter till Hässleholms centrum, via väg 2021 söder om byn.

Attarp växte fram som ett stationssamhälle under slutet av 1800-talet och mycket av ortens karaktär speglar just kopplingen till järnvägen. Attarp är idag en sammanhållen socialt livskraftig by och trots järnvägens barriäreffekt möjliggör plankorsningen att de boende kan röra sig frekvent mellan norra och södra delen av byn. Enligt flera hushåll är kontakten mellan grannar god, och boende på den norra sidan av järnvägen stannar ibland till för en visit på den södra sidan innan de kör hem.

I det aktuella området finns inga gällande detaljplaner eller områdesbestämmelser. I översiktsplanen ingår Attarp i område med ”utvecklingspotential för boende på landet”. Cirka en kilometer norr om Attarp anger översiktsplanen (2007) ett område med potential till att bli ett verksamhetsområde.

#### *Verksamheter*

I Attarp finns idag en infiltrationsanläggning nordväst om byn. Den tar hand om spillvatten från fastigheterna norr om järnvägen. Denna anläggning ägs av Hässleholms vatten AB.

I området finns jordbruksverksamhet.

Fjärlövsån ingår i markavvattningsföretaget Almaån-Fjärlövsåns torrläggningsföretag.

#### 3.3.3 Regional utveckling

Hässleholms kommun är en viktig knutpunkt i Skåne och kommunens mål är att i framtiden fortsätta vara en viktig järnvägspunkt i hela Sverige. Möjlighet att arbetspendla till andra orter i Skåne är därför goda och ska så fortsätta att vara. Det ska även finnas möjlighet att arbetspendla med tåg inom Hässleholms kommun (Hässleholm kommuns översiktsplan 2007).

### 3.4 Landskapet

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. Byn 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 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 trädridaer 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. Växthusen och den trädbeklädda höjden intill utgör landmärken i landskapet då de är synliga från flera väderstreck och avstånd.

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 än står för det dominerande inslaget. De utspridda gårdarna, omgärdade av högrest vegetation, stenmurarna och trädridaerna längs ägo gränserna, bidrar till den småskaliga och brutna strukturen.

Området berörs inte av något skydd för landskapsbilden.

### 3.5 Miljö och hälsa

#### 3.5.1 Kulturmiljö

Områdena kring Attarp och Troedstorp har varit bebodda under lång tid. Från Finjasjöområdet, några kilometer åt väster, finns några av Sveriges äldsta kända bosättningar. Inom influensområdet finns det två kända fornlämningar i form av fossil åkermark och omfattar ett 100-tal respektive ett 30-tal stenrosen.

Vägverket (numera Trafikverket) har klassificerat väg 2023 som en kulturhistoriskt värdefull vägmiljö klass I, vilket innebär att vägen har mycket höga kulturhistoriska värden. Attarp är sedan slutet av 1800-talet ett gammalt stationssamhälle. Det har genomgått stora förändringar och det börjar bli allt svårare att se kopplingen mellan stationssamhällets framväxt och järnvägen.

#### 3.5.2 Naturmiljö

Totalt 37 naturvärdesobjekt i klass 2-4 (på en skala från 1-4, där klass 1 har högsta naturvärde) har hittats vid inventeringar i området. Vidare har skyddade arter som orkidén grönvit nattviol och ett antal fågel- och fladdermusarter hittats på platsen. I landskapet finns objekt som omfattas av det generella biotopskyddet, så som stenmurar, stenrosen samt diken (Naturcentrum AB 2018).

#### 3.5.3 Yt- och grundvatten

Attarp är beläget i Helgeåns huvudavrinningsområde. Genom området rinner Fjärlövsån som har sina källflöden på Nävlingeåsen. Fjärlövsån mynnar i Almaån som är ett av de större biflödena till Helge å. Åns ekologiska status är idag klassad som *Måttlig*, och den kemiska statusen som *Uppnår ej god*. Fjärlövsån korsar Skånebanan, väg 2023 samt en markväg i trummor.

#### 3.5.4 Befolkning och människors hälsa

##### *Rekreation och friluftsliv*

Även om platsen är naturskön saknar den regionalt kända besöksmål för rekreation och friluftsliv. Det lokala vägnätet med allmänna och enskilda vägar har stor betydelse för lokalbefolkningens vardagsrekreation. Det används för promenader, cykling och ridning. Det finns dock inte några separata gång-, cykel- eller ridvägar i området.

### *Buller*

Trafikbuller förekommer idag från järnvägen och väg 2023, där järnvägsbullret är den dominerande bullerkällan. Ett antal fastigheter i Attarp har tidigare fått erbjudande från Trafikverket om fasadåtgärder, och några har blivit åtgärdade. Utomhus ligger de ekvivalenta ljudnivåerna (medelljudnivå) på cirka 52–63 dBA för bostäderna närmast järnvägen. Inomhus har maximalnivån schablonmässigt beräknats till cirka 47–61 dBA nattetid för samma bostäder. Utomhus vid uteplatser har ljudnivåerna beräknats till cirka 70–84 dBA dag- och kvällstid. Bullernivåerna från väg 2023 är låga då trafiken är gles. Se bilaga PM Buller för utförligare redovisning.

### *Vibrationer*

Vibrationer förekommer idag främst från järnvägen och till viss del från väg 2023 när tunga fordon passerar. Förekomst av vibrationer orsakade av järnvägstrafiken har undersökts genom vibrationsmätning (Nitro Consult 2018) i grundmur vid sju bostadsfastigheter nära järnvägen inne i Attarp. Sammantaget bedöms de uppmätta vibrationsnivåerna som låga. Se utförligare redovisning i MKB.

### *Risk för tågurspårning*

Sträckan trafikeras idag av ca 110 persontåg och 3–7 godståg per dygn. Hastigheten är 160 km/h för persontåg och 90 km/h för godståg. Green Cargo transporterar dagligen gods genom Attarp där lasten till viss del eller helt består av farligt gods. Brandfarlig gas i form av gasol är det mest förekommande ämnet. Andra men mindre förekommande ämnen är giftiga eller oxiderande ämnen.

Tågurspårningar är idag ovanliga och antalet urspårningsolyckor minskar stadigt. Konsekvenserna av tågurspårningarna blir dessutom ofta begränsade för såväl passagerare som för omkringboende. Vid de flesta urspårningar lämnar tåget inte banområdet (Sven Fredén 2001).

Ytterst få olyckor med farligt gods på järnväg har inträffat i Sverige. Huvuddelen av antalet järnvägsolyckor med farligt gods äger rum inne på rangerbangården vid rutinkontroller eller i samband med lastning eller lossning (Trafikverket 2014).

Byn Attarp består helt av friliggande bostäder varav tio ligger inom 100 meter från järnvägsbanan. Mitt i byn finns en plankorsning mellan väg- och järnvägstrafik, som innebär en förhöjd risk för tågolyckor. Idag ligger närmsta bostad, norr om järnvägsbanan, ca 20 meter från befintligt spår.

## **3.5.5 Markmiljö**

Markmiljöundersökningar har genomförts i området i januari och februari år 2018 av jord och grundvatten. I maj 2018 utfördes kompletterande undersökningar i Fjårlövsån samt av nedgrävt avfall i ett mindre område mellan växthusbyggnader och järnvägsbanan, ca en kilometer väster om Attarp.

I fyra av jordproverna översteg halterna av metallen arsenik och herbiciden diuron Naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM (mindre känslig markanvändning), vilka föreslås som åtgärds mål i projektet. I området vid växthusbyggnaderna påvisades asbest i nedgrävt eternit. Från två av sju grundvattenprover rapporterades föroreningar av herbicider/bekämpningsmedel motsvarande klass 5 – mycket stark påverkan av grundvatten (SGU, 2013). Glyfosat och AMPA påträffades i både grundvatten- och ytvattenprover. Åtgärds mål för föroreningshalter i massor som får lämnas kvar i mark som inte schaktas, respektive återanvändas eller återvinnas för anläggningsändamål inom detta projekt, är Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM).

## 3.6 Riksintresse

Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad är ett riksintresse för kommunikationer. Inga övriga riksintressen finns i området.

## 3.7 Byggnadstekniska förutsättningar

### 3.7.1 Geoteknik

Enligt SGU:s jordartskartor utgörs aktuellt område främst av moränmark som lokalt överlagras av partier med postglacial sand, det vill säga är de byggnadstekniska förutsättningarna goda.

Utförda undersökningar (Tekniskt PM Geoteknik, Trafikverket 2018) visar att sanden förekommer i större utsträckning än vad som framkommer av SGU:s jordartskarta och dess förekomst bedöms vara topografiskt styrd. I områdets nordvästra delar uppgår sandens mäktighet ställvis till sju meter, men generellt är mäktigheten begränsad till omkring fyra meter. I det undersökta broläget varierar sandens mäktighet mellan noll och tre meter.

Moränen utgörs i huvudsak av sandmorän, men lokalt har finkornigare morän i form av silt- och lermorän påträffats. Moränens mäktighet varierar från någon meter till fem à sex meter inom det undersökta området. Den totala jordmäktigheten varierar över området och är generellt större än 10 meter, men minskar till som minst mellan sex och åtta meter i broläget.

Torv har främst påträffats i den sydvästra delen av utredningsområdet, där den även ligger kvar under befintlig järnvägsbank. Torvens mäktighet är relativt måttlig, mellan en halv och drygt en meter och har främst klassificerats som en mellantorv.

Berggrunden i området består enligt SGU:s berggrundskarta till största del av urberg (gnejs) men även av sedimentärt berg (sandsten). Aktuellt utbyggnadsområde ligger i gränsoområdet mellan dessa bergartstyper vilket ger en något komplex geologi. För att undersöka berggrunden har både ostörd provtagning med hjälp av sonic-borring och traditionella jord-bergsonderingar utförts. Vid de ostörda provtagningarna påträffades inget sedimentärt berg. Urberget som påträffades var påtagligt vittrat vilket kan vara en följd av att området ligger i en gränsson. Vid de geotekniska undersökningarna påträffades ett kalkhaltigt material som bedöms utgöra en rest från den sedimentära berggrunden. Materialet har påträffats i varierade omfattning, dock enbart kring broläget. Materialet utgörs av varierande kornstorlekar från ler- och siltfraktioner till sandfraktioner. På grund av den varierande sammansättningen har materialet fått benämningen kalksediment.

### 3.7.2 Hydrogeologi

En geohydrologisk utredning har utförts i området (Hydrogeologisk utredning vägport Attarp, Tyréns 2019-11-15). Den visar att hela den undersökta jordlagerföljden är mer eller mindre vattenförande. I närområdet för tänkt broläge strömmar grundvattnet från höjdpartierna i syd-sydväst mot Fjärlövsån i nordost. Sannolikt följer grundvattenflödet topografin i området, det vill säga från höjdpartierna mot ån. Höjdpartierna utgör sannolikt lokala yt- såväl som grundvattendelare.

### 3.7.3 Ledningar och avvattning

I området finns fem större ledningsägare samt enskilda brunnar. Trafikverket har kontaktledning och ledningar för lågspänning, signal samt tele längs med anläggningen.

Telia Company har en OPTO-kabel längst med befintliga spår men även kopparkablar i mark som korsar järnvägen samt längs väg 2023 och 2021.

VA-ledningar i området samt spillvattenanläggning ägs av Hässleholms vatten AB. Spillvattnet pumpas från en pumpstation belägen strax norr om befintlig plankorsning.

Brittedal Elnät har luftburna kraftledningar och även markförlagd kabel både längs med väg 2023 och 2021. Dessa elförsörjer bland annat Attarps by och järnvägens lågspänning och signal.

Avvattning sker idag från befintlig järnväg och befintligt vägnät, från åkermarkerna samt från tomtmark. Recipient för avvattning är Fjärlövsån, som söderifrån korsar planområdet i östlig riktning. Markavvattningsföretag Almaån-Fjärlövsåns torrlägningsföretag berörs också av projektet.

Se även *PM Samordning Ledningar* (Trafikverket 2020).

## 4 Den planerade vägens och järnvägens lokalisering och utformning med motiv

### 4.1 Val av lokalisering och utformning av mötesspår

#### 4.1.1 Vald lokalisering av mötesspår

I syfte att öka kapaciteten på Skånebanan utförde Trafikverket en idéstudie under år 2010 (Kapacitetsstudie Hässleholm-Kristianstad, Trafikverket 2010). Studien identifierade ett 15-tal olika åtgärder, bland andra hastighetshöjande åtgärder, nya eller förlängda mötesspår, trimning av signalsystemet och slopning av plankorsningar. Ett helt nytt mötesspår mellan Attarp och Hässleholm (alt UA4) bedömdes ge den högsta kapacitetsökningen. Näst efter UA4 bedömdes dubbelspår i infarten till Kristianstad (UA10) samt utbyggnad av de två befintliga mötesstationerna i Attarp och Önnestad (UA5 respektive UA7) ge bäst effekt på kapacitet och minskad störningskänslighet.

Under 2014 gick Trafikverket vidare med en förenklad åtgärdsvalsstudie (Förenklad åtgärdsvalsstudie för Skånebanan Hässleholm-Kristianstad, Trafikverket 2014) i syfte att studera olika alternativa lösningar för ökad kapacitet på sträckan. Åtgärdsvalsstudien identifierade dubbelspår vid infarten till Kristianstad (som nu är utbyggt) samt förlängning av befintlig mötesstation i Attarp som de två enskilda åtgärder med högst måluppfyllnad. Sträckan mellan Hässleholm och Attarp bedömdes vara den dimensionerande sträckan för trafikens turtähet mellan Hässleholm och Kristianstad, varför valet av lokalisering föll på Attarp och en förlängning in mot Hässleholm.

#### 4.1.2 Vald utformning av mötesspår

För att identifiera och studera alternativa utformningar i Attarp samt på sträckan in mot Hässleholm har en studie av utformningsalternativ genomförts (PM Val av utformningsalternativ för mötesspår, Trafikverket 2020). Alternativens trafikala nyttor, kostnadseffektivitet och miljöeffekter har varit styrande parametrar i arbetet. Detta kapitel redogör för den valda utformningen av mötesspår, se kapitel 4.1.3 för en sammanfattning av de bortvalda alternativen.

##### *Nytt spår*

Befintligt mötesspår i Attarp förlängas västerut cirka 1,5 kilometer, för att möjliggöra tågmöte där två 750 meter långa tåg samtidigt trafikerar mötesspåret (se figur 4). Utformningen innebär att mötesstationen kan användas för fyra tåg samtidigt, även om scenariot är ovanligt. Det innebär att två på varandra följande 750-meter långa tåg kan tas in på båda tågspåren i båda riktningarna med samtidig infart. Järnvägen kommer att passera ny väg 2023 väster om Attarp på bro.

Mötesspåret anläggs 6,0 meter söder om det befintliga spårets mitt, vilket i praktiken innebär att järnvägsområdet utökas med sex meter söderut. Det nya mötesspåret läggs på samma nivå som befintlig banvall. På vissa ställen kan markanspråket bli större på grund av anläggningsdelar så som exempelvis kontaktledningsstolpar, brunnar och bullerplank. Till viss del kan Trafikverkets befintliga spårområde nyttjas för åtgärderna, men huvudsakligen tillkommer nya markanspråk.

Befintliga kontaktledningsstolpar behålls på den norra sidan och nya uppförs på den södra sidan. Det befintliga mötesspårets västra växel (ca 400 meter öster om befintligt plankors) rivs och ny växel (växel 222) uppförs i den nya västra änden av mötesspåret, ca 200 meter öster om väg 21.

Dimensionerande hastighet för ATC-systemet ska vara 200 km/h. Maxhastighet på det genomgående spåret blir 160 km/h och 100 km/h på mötesspåret, förutom vid mötesspåret östra växel (växel 221), som fortfarande är dimensionerad för 70 km/h. Växel 222 blir dimensionerad för 100 km/h. Befintlig växelbelysning rivs och ny anläggs vid växel 222.

Ny dränering anläggs längs nya mötesspåret södra sida och dränerar nytt mötesspår. Befintlig bana dräneras av dike och dräneringar längs sträckan. Avvattningen bedöms god på sträckan men är av varierande standard.

Se figur 4 för en översikt av planerade åtgärder.

#### *Gångport/före detta kreatursport*

En före detta kreatursport, som idag bland annat används för fotgängare och ridtrafik, kommer att rivs i samband med spår förlängningen. Kreatursporten är ursprungligen en järnvägsbro (byggd år 1864), som passage över Fjälövsåns dåvarande läge. Vattenpassagen har sedermera letts om till en trumma strax öster om bron, som därefter fick nya användningsområden. En breddning av järnvägsbron har inte ansetts ekonomiskt motiverat.

#### *Trummor*

Det förlängda mötesspåret kommer att korsas två vattendrag, ett mindre och ett större. Fjälövsån, det större vattendraget, korsar järnvägen mitt på sträckan för det nya mötesspåret, strax öster om gångporten. Passagen sker idag via trumma med en dimension på 1400 mm och en längd på ca 25,9 meter.

För att klara framtida vattenflöden behöver trumman ersättas med en ny trumma med dimension 1500 mm. Trumman förläggs i samma läge som ovannämnd gångport/f d kreatursport, i samband med att denna rivs. Utöver att vattendraget då återfår sin tidigare sträckning, ger placeringen även anläggningstekniska fördelar eftersom den nya trumman kan anläggas i torrhet.

#### *Ny serviceväg*

En ny serviceväg kommer att anläggas på den södra sidan av järnvägen, väster om befintlig väg 2023. Servicevägen anläggs för att skapa åtkomst för service av pumpstationen till järnvägsbron. Från en anordnad vändplats fortsätter därefter servicevägen på skrå ner för vägportens östra slänt. Bilspärr placeras för att förhindra genomfartstrafik. Alternativet med serviceväg på den norra sidan av järnvägen har valts bort för att det innebär ett stort intrång i enskild fastighet.

#### *Ombyggnad av befintlig serviceväg*

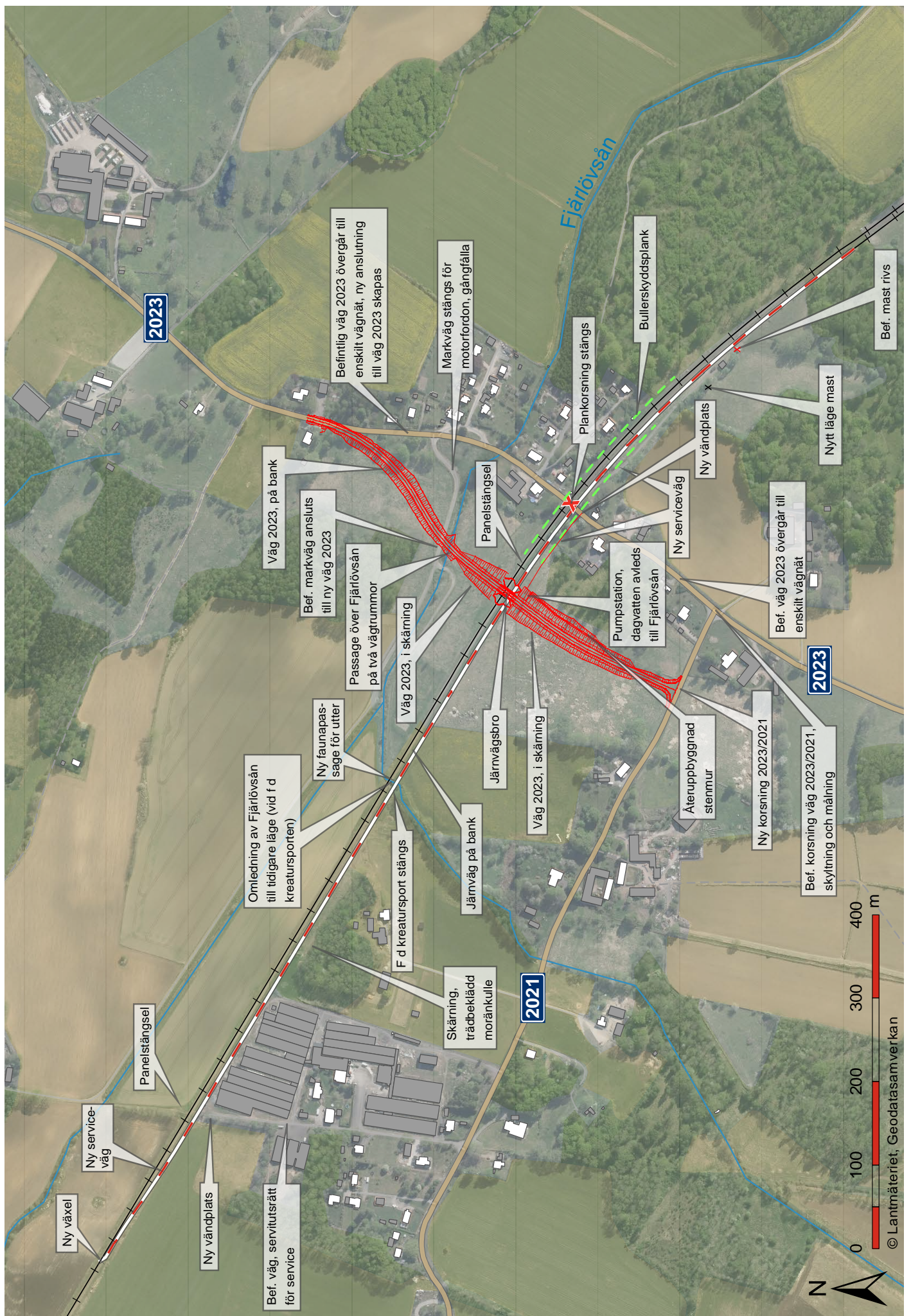
Öster om väg 2023 finns redan idag en serviceväg för att kunna serva befintlig växel och masten öster om Attarp. I samband med utbyggnaden av mötesspåret flyttas masten något västerut. Servicevägen ligger kvar i samma sträckning som idag, men byggs om och förkortas och avslutas i höjd med mastens nya placering. En bilspärr placeras där servicevägen ansluter till nuvarande väg 2023.

#### *Vändplats*

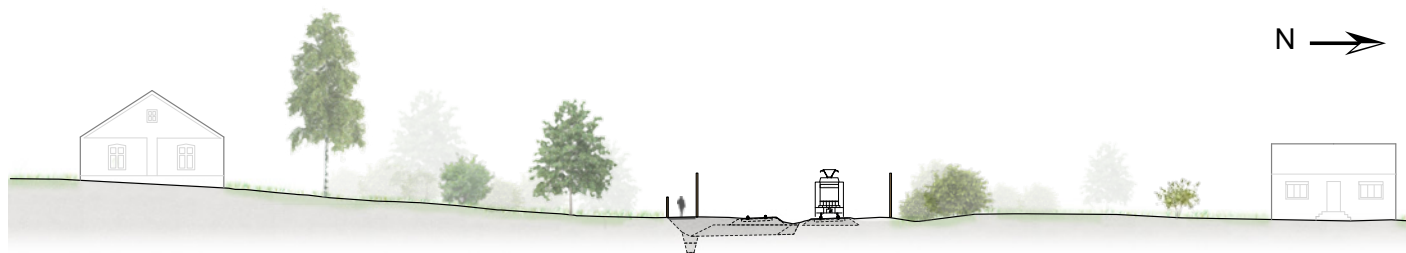
Vid växthusbyggnaderna ca en kilometer väster om Attarp finns idag en markväg som Trafikverket kommer att behöva ha servitutsrätt på för att kunna utföra service av den nya växeln. I änden av befintlig markväg anläggs en bom samt vändmöjlighet. Västerut, längs spåret, anläggs en ny serviceväg som avslutas med en vändplats.

#### *Bullerskyddsåtgärder och panelstängsel*

Enligt bullerutredning (PM Buller, Trafikverket 2018) krävs bullerskyddsåtgärder i form av bullerskyddsplank på en sträcka av cirka 300 meter genom byn Attarp. Skärmen placeras på vardera sidan av spåren (norr om befintligt spår och



Figur 4 En översikt av planerade åtgärder.



Figur 5 Sektion som visar bostadshusen strax väster om befintlig plankorsning i Attarp. I sektionen redovisas också de nya bullerplank som krävs (här med en höjd på 3,6 meter över rälsöverkant). Vidare illustreras också den nya servicevägen på södra sidan om järnvägen.

söder om tillkommande mötesspår) och höjden har beräknats till ca 3,6 meter över RÖK (rälsöverkant). Därutöver kommer nio respektive tre fastighetsägare att erbjudas fasadatägrader respektive åtgärder vid uteplats.

Panelstängsel uppförs på två mindre sträckor för att hindra obehöriga tillträde till banan. Stängsel sätts upp mellan bullerskyddsplank och järnvägsbro, väster om Attarp, samt strax väster om växthusbyggnader, en knapp kilometer väster om byn.

#### *Mast*

Öster om befintlig väg 2023, på den södra sidan om järnvägen, finns idag en mast med tillhörande teknikhus. Masten behöver flyttas för att ge fritt utrymme åt det nya mötesspåret. Ny mast och nya teknikhus lokaliserar därför cirka 50 meter längre västerut, medan befintlig mast nedmonteras.

### **4.1.3 Bortvalda alternativ**

I detta avsnitt redovisas de utformningsalternativ som identifierades i PM Utformningsalternativ (Trafikverket 2020) men valdes bort till förmån för den valda utformningen. Samtliga alternativ illustreras i figur 6, där den valda utformningen utgörs av alternativ 4a.

#### *1. Dubbelspår infarten till Hässleholm C*

Utformningsalternativet innebär en utbyggnad till dubbelspår vid Skånebanans infart till Hässleholm C. För att åtgärden ska ge någon trafikeffekt behöver mötesspåret vara minst 1500 meter långt. En placering av nytt spår är möjlig såväl norr som söder om befintligt spår. Åtgärden kortar den dimensionerande sträckan mellan Hässleholm-Kristianstad och ökar därmed kapaciteten och robustheten i systemet. Lösningen bedömdes därmed uppfylla ändamålet med projektet.

UA 1 bedömdes redan efter översiktliga studier medföra ombyggnadsbehov på tre befintliga vägbroar, behov av en ny planskild korsning samt intrång i tomtmark för både bostäder och verksamheter och därav ändring av befintliga detaljplaner. Projektmålen gällande hög kostnadseffektivitet, begränsat markintrång och minimerad påverkan på befintlig markanvändning bedömdes därmed inte uppfyllas. Åtgärdens konsekvenser och kostnader bedömdes också för stora i förhållande till uppnådd trafiknytta. Utformningsalternativet valdes slutligen bort utan en mer djupgående bedömning av miljöeffekter.

#### *2. Ny mötesstation, Läreda industriområde*

Alternativet innebär en ny mötesstation i höjd med Läreda industriområde. Spårlängden för det nya mötesspåret behöver vara ca 1200-1400 meter, beroende på valda hastigheter genom växlarna. En placering av nytt spår är möjlig såväl norr som söder om befintligt spår. En ny mötesstation i detta läge flyttar



den dimensionerande sträckan till sträckan mellan Vinslöv och Önnestad och innebär därmed en ökad kapacitet längs hela linjen. En helt ny mötesstation medför dock även en ökad störningskänslighet på sträckan genom tillkommande växlar. Sammantaget bedömdes lösningen ändå uppfylla ändamålet med projektet.

En nordlig placering av mötesspåret i detta läge bedömdes medföra intrång på industrimark, detaljplaneändring samt innebära en längre tids avstängning av spårtrafiken för att kunna anlägga ny kontaktledningsanläggning. Åtgärden bedömdes därmed få låg måluppfyllelse gällande begränsat markintrång och minimerad påverkan på befintlig markanvändning och trafiken i byggskedet. Utformningsalternativet valdes av dessa skäl bort utan en mer djupgående bedömning av miljöeffekter.

En sydlig placering av mötesspåret påverkas av ogynnsamma geotekniska förutsättningar på sträckan, orsakat av kärrtorvsförekomster som sträcker sig in över tänkt lokalisering och sannolikt även in under den befintliga järnvägsbanan. Åtgärder för att skapa stabila grundförhållanden för båda banorna innebär en längre tids avstängning av spårtrafiken, vilket därmed medför låg måluppfyllelse gällande minimerad påverkan på trafiken i byggskedet. Ett nytt mötesspår innebär en helt ny driftplats med nya växlar och nytt signalsystem, vilket innebär att befintlig infrastruktur inte nyttjas i samma utsträckning som det valda alternativet.

Alternativet medför miljöpåverkan i form av intrång i aktivt brukad jordbruksmark samt i skogsområde med höga naturvärden. Det aktuella skogsområdet har utpekats som framtida naturreservat i kommunal fördjupning av översiktsplan. Alternativet innebär också intrång på stenmurar samt i öppna hävdade betesmarker som i detaljplan anges som naturmark. Ytterligare miljöpåverkan utgörs av intrång i vattenskyddsområde liksom i båtnadsområden och två dikeslinjer tillhörande markavvattningsföretag. Vidare medför alternativet korsande av två mindre vattendrag samt breddning av befintlig järnvägsbro/GC-port, med temporär påverkan på grundvattnet i byggskedet.

Utformningsalternativet valdes slutligen bort då det inte ansågs uppfylla ändamålet och projektmålen i samma utsträckning som det valda alternativet, medan miljöeffekterna bedömdes som likvärdiga med det valda alternativet.

### *3. Ny mötesstation, Röinge*

Detta utformningsalternativ innebär anläggning av ett nytt mötesspår vid Röinge, i höjd med riksvägarna 23 och 21. Spårlängden för det nya mötesspåret behöver vara ca 1200-1400 meter, beroende på ställda signalkrav. En placering av nytt spår norr om den befintliga banan skulle medföra ombyggnad av befintlig vägbro vid väg 23, varför detta alternativ inte har studerats vidare. En ny mötesstation i detta läge flyttar den dimensionerande sträckan från sträckan mellan Hässleholm och Attarp till sträckan mellan Vinslöv och Önnestad, vilket innebär en ökad kapacitet längs hela linjen. En helt ny mötesstation medför dock även en ökad störningskänslighet på sträckan genom tillkommande växlar. Sammantaget bedömdes lösningen ändå uppfylla ändamålet med projektet.

UA 3 påverkas av ogynnsamma geotekniska förutsättningar på sträckan, orsakat av kärrtorvsförekomster som sträcker sig in över tänkt lokalisering och sannolikt även in under den befintliga järnvägsbanan. Åtgärder för att skapa stabila grundförhållanden för båda banorna innebär en längre tids avstängning av spårtrafiken, vilket därmed medför låg måluppfyllelse gällande minimerad påverkan på trafiken i byggskedet. Denna påverkan förvärras av det faktum att den återstående fria bredden under befintlig bro vid väg 21 medför en spårpla-

**SAMTLIGA  
UTFORMNING-  
ALTERNATIV**



**Översiktskarta**

Datum: 2020-04-06

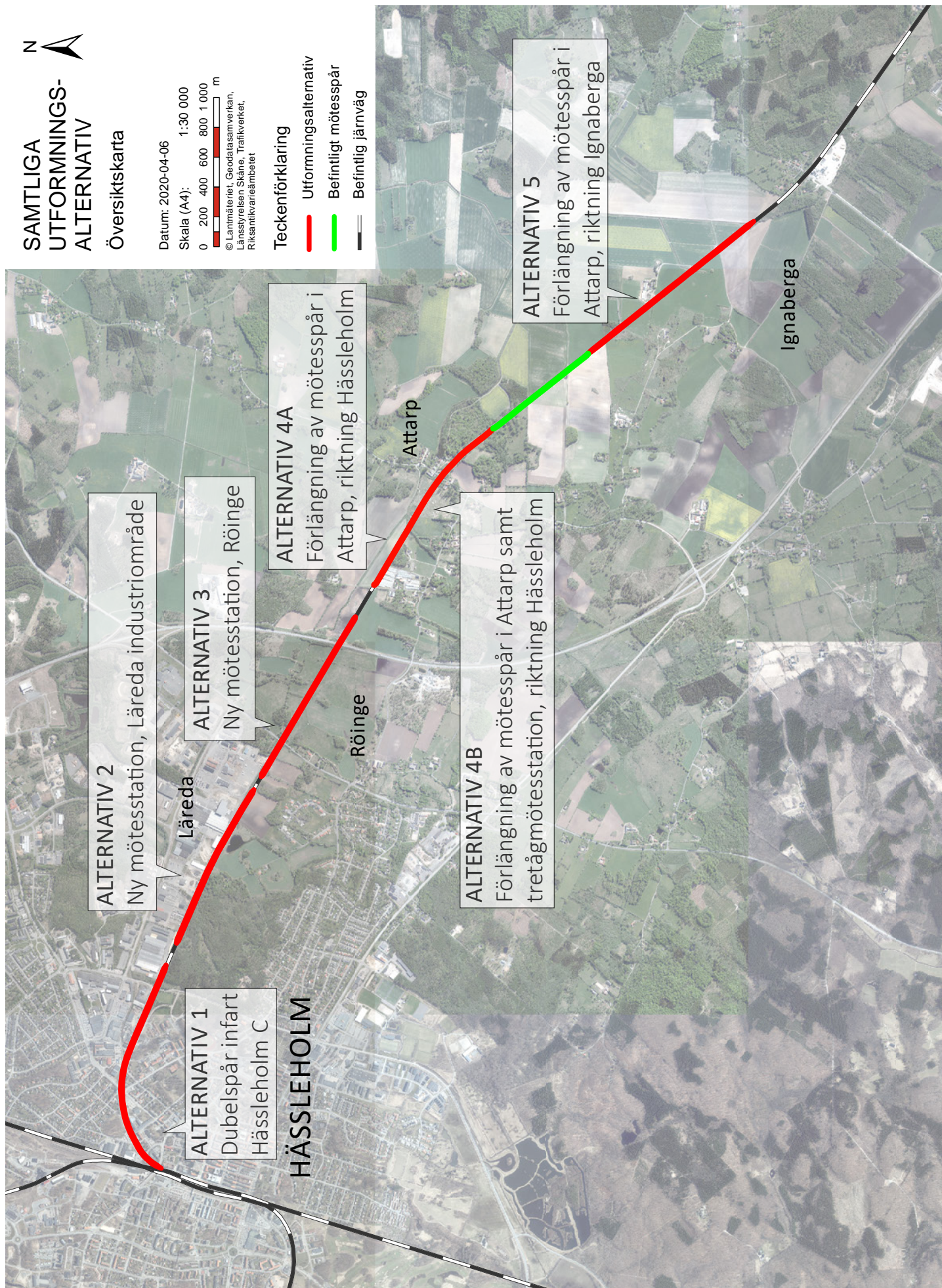
Skala (A4): 1:30 000

0 200 400 600 800 1 000  
m

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan,  
Länssvitselsen Skåne, Trafikverket,  
Riksan tikvarieämberiet

**Teckenförklaring**

- Utformningsalternativ
- Befintligt mötesspår
- Befintlig järnväg



Figur 6 Studerade alternativ från Samrådshandling - Val av utformningsalternativ för mötesspår, där alternativ 4a utgör det valda alternativet.

cering närmare än 6,0 meter från befintligt spår, vilket bland annat innebär sänkta hastigheter på sträckan under stora delar av byggskedet. Vidare innebär ett nytt mötesspår en helt ny driftplats med nya växlar och nytt signalsystem, vilket innebär att befintlig infrastruktur inte nyttjas i samma utsträckning som det valda alternativet.

Alternativet medför miljöpåverkan i form av intrång i aktivt brukad jordbruksmark, i öppna hävdade betesmarker och trädriddåer/dungar med okänd naturvärdesklassning samt på stenmur parallell med järnvägen längs hela den berörda sträckan. Vidare innebär alternativet intrång i vattenskyddsområde liksom i båtomsråden tillhörande markavvattningsföretag. Då platsen är flack och till stora delar öppen blir påverkan på landskapsbilden större än övriga utredda alternativt. Anläggningen skulle synas väl från väg 21 och 23.

Utformningsalternativet valdes slutligen bort då det inte ansågs uppfylla ändamålet och projektmålen i samma utsträckning som det valda alternativet, medan miljöeffekterna bedömdes som likvärdiga med det valda alternativet.

#### *4b. Förlängning av befintligt mötesspår i Attarp till tretågsmötesstation, riktning Hässleholm*

Detta alternativ innebär förlängning av befintligt mötesspår mot Hässleholm till en så kallad "tretågsmötesstation", där en mittväxel möjliggör möte mellan exempelvis ett godståg och två persontåg. Mötesspårslängden skulle kunna vara densamma som för det valda alternativet (UA 4a), det vill säga 2040 meter.

Sträckan trafikeras idag av cirka 6–7 godståg dagligen, en trafikmängd som inte bedöms öka till år 2040. Med anledning av den begränsade mängden godståg samt att tretågsmöten sannolikt inte kommer att bli en vanligt förekommande trafikhandelse, bedöms åtgärdens trafikmässiga nyttor som små i förhållande till dess kostnadsökning jämfört med valt alternativ. Utformningsalternativet valdes därför bort utan en mer djupgående bedömning av miljöeffekter.

#### *5. Förlängning av befintligt mötesspår i Attarp, riktning Ignaberga*

Detta utformningsalternativ innebär en förlängning av befintligt mötesspår vid mötesstationen i Attarp, mot Ignaberga-Kristianstad. Spårförlängningen behöver uppgå till minst cirka 1200 meter och kan placeras i första hand söder om befintlig järnväg, på samma sida som befintligt mötesspår. Detta utbyggnadsalternativ skapar i praktiken ett partiellt dubbelspår med plats för två på varandra följande tåg.

Eftersom den dimensionerande sträckan idag ligger mellan Hässleholm och Attarp, blir de trafikmässiga nyttorna avsevärt mindre vid en förlängning österut jämfört med de andra alternativen. Utformningsalternativet uppfyller således varken ändamålet med projektet eller målsättningen att det nya mötesspåret ska bidra till stor trafiknytta. Det valdes därför bort utan en mer djupgående bedömning av dess miljöeffekter.

## **4.2 Val av lokalisering och utformning för ny väg 2023**

### **4.2.1 Vald lokalisering av ny väg 2023**

Den valda lokaliseringen och utformningen för Skånebanan, med en förlängning av det befintliga mötesspåret i Attarp västerut, innebär att befintlig väg 2023 korsas av det förlängda mötesspåret. Varje år omkommer drygt tio personer i plankorsningsolyckor i Sverige. Vid större banupprustningar arbetar därför Trafikverket med att bygga bort plankorsningar. Trafikverket har därför beslutat att befintlig plankorsning mellan järnvägen och väg 2023, vid ett genomförande av järnvägsplanen, ska stängas av trafiksäkerhetsskäl. En nyinvestering av en utbyggd plankorsning för dubbelspår har inte setts som aktuellt på grund av

framtida olycksrisker. För att ersätta en stängning av plankorsningen genomfördes under 2016-2017 en lokaliseringsstudie i två steg med efterföljande samråd (samrådsunderlag år 2016 respektive en samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ våren 2017).

Trafikverket beslöt därefter att gå vidare med alternativ 4 (alternativ 4 i figur 11 och 12), en lokalisering på den västra sidan av Attarp med en järnvägsbro över den nya vägdragningen. Det valda utredningsalternativet bedömdes ge högst måluppfyllnad av de studerade alternativen. Det bidrar till god tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet. Boendes möjlighet att korsas järnvägen bibehålls. Det ger minst påverkan på närliggande bostadsfastigheter, på jordbruksmark och befintliga natur- och kulturmiljövärden. Intrånget på befintlig markanvändning och skyddade områden blir också minst. Skillnaderna i miljöpåverkan mellan vald lokalisering och bortvalda platser har bedömts som relativt stora, där vald lokalisering ger mindre påverkan på miljön. Det gäller framför allt mindre påverkan på natur- och kulturmiljön men även för pågående markanvändning och intrång på bostadsfastigheter. En redovisning av de bortvalda alternativen görs i kapitel 4.2.3.

#### **4.2.2 Vald utformning av ny väg 2023**

##### *Ny väg 2023*

Ny väg 2023 är lokaliserad cirka 130 meter väster om byn Attarp och befintlig 2023 och korsar järnvägen via en ny vägport/järnvägsbro. Vägen förbinds med ett T-korsning till väg 2021 söder om järnvägen och ansluter till befintlig väg 2023 norr om Attarp (se figur 4). Sträckan är cirka 500 meter lång i sin helhet. Vägen är utformad som en tvåfältsväg med 3 meter breda körfält, 0,5 meter bred vägren och 0,25 meter bred stödremsa. Genom vägporten breddas stödremsan ut till brofundament vilket underlättar för gång- och cykeltrafik. Vägporten får en fri bredd på nio meter och en fri höjd på 4,7 meter. Längden blir ca 13,3 meter. Porten kommer inte att förses med belysning eller vägräcken.

I norr kommer den nya vägen att ligga på en hög bank för att efter att ha korsat Fjärlövsån gå i djup skärning under järnvägen och vidare söderut mot väg 2021 (se figur 4). Där vägen går på bank utformas slänterna med lutning 1:3. På så vis krävs det inte några vägräcken och vägen får en mjukare anpassning till landskapet. Där vägen går i skärning utformas slänterna med lutning 1:2 för att minimera markintrånget, se figur 7 och 8.

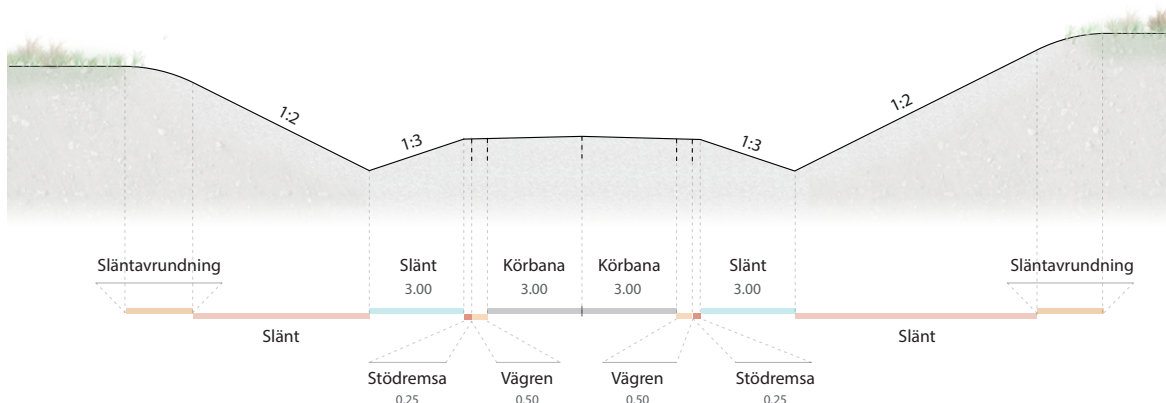
I skärningen kommer grundvatten att dräneras vilket innebär att grundvattnenivån sänks i omgivningen. Det inläckande vattnet leds genom självfall via vägdiken och dräneringsledningar till en pumpstation. Därifrån sker pumpning av både dräneringsvatten och dagvatten till en uppsamlingsbrunn strax söder om Fjärlövsån, för slutlig avledning till ån.

##### *Järnvägsbro*

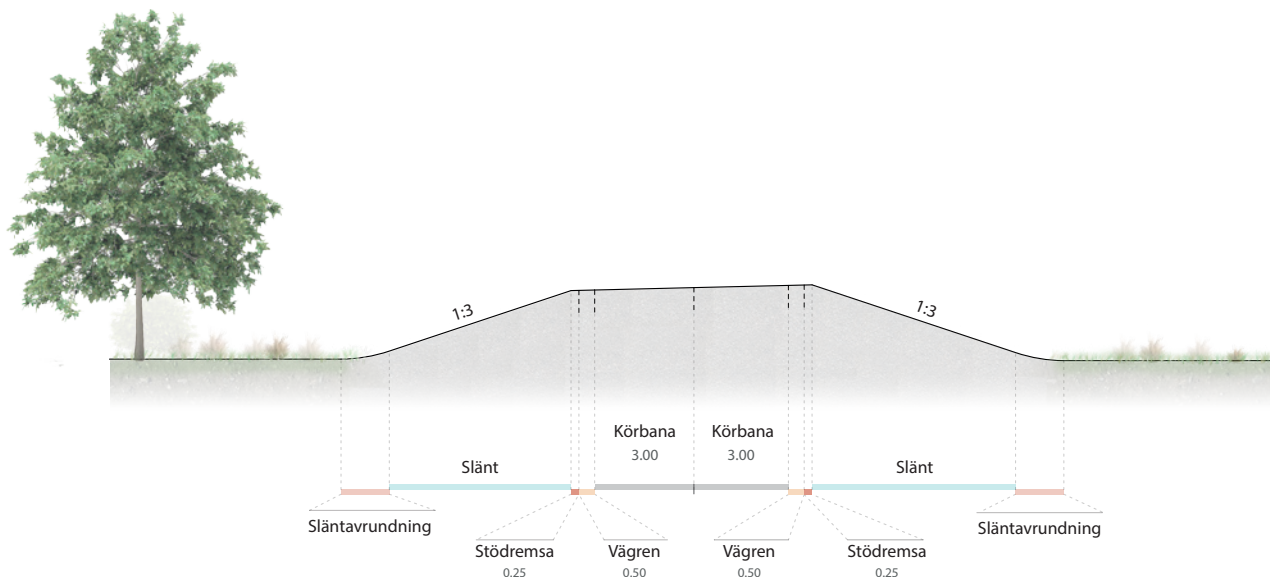
Omläggning av väg 2023 och stängning av befintlig planpassage i Attarp medför behovet av en ny planskild passage under järnvägen. Passagen utformas som en järnvägsbro och konstruktionen föreslås bli en rambro.

Avledning av dagvatten sker genom en pumpstation placerad sydöst om bron invid en servicevärdplats. Pumpstationen dimensioneras för 20-årsregn. Dagvattnet pumpas vidare ut i Fjärlövsån. Utsläppspunkten kommer att erosions-skyddas, om den anläggs direkt i ån, alternativt släpps dagvattnet ut inne i den ena vägtrumman.

Alternativet vägbro har utretts men avfärdats på grund av det stora visuella intrånget det skulle innebära (se 4.2.3 Bortvalda alternativ).



Figur 7 Typsektion norra sidan om järnvägen, ny väg 2023 går i skärning för att komma ned i höjd och kunna passera under järnvägen.



Figur 8 Typsektion över de delar där ny väg 2023 går på bank.



Figur 9 Föreslagen ny järnvägsbro i Attarp sett söderifrån på ny väg 2023. Erosionsskydd, i form av krossad sten, kommer att täcka delar av slänterna.

### *Grundvattenlösning*

Ny väg 2023 går i skärning under järnvägen och kommer därvid i kontakt med grundvatten. Olika alternativ för att hantera grundvatten har studerats. Den grundvattenlösning som slutligen valts för projektet är permanent grundvattensänkning. Det sker genom att inläckande grundvatten från vägsärning under grundvattenytan ansamlas i vägdiken och dräneringsledningarna och genom självfall leds till en pumpstation. Därifrån sker pumpning av både grundvatten och dagvatten till en uppsamlingsbrunn strax söder om Fjärlövsån, för slutlig avledning till ån.

En lösning med så kallad tätskärm har studerats men har efter omfattande geotekniska och geofysiska utredningar under 2018 och 2019 valts bort. En tätskärm är ett icke genomsläppligt material, exempelvis geoduk, bentonitlera, plast-/stålspons eller slitsmur som anläggs runt vägens skärning för att bilda täthet mot annars inläckande grundvatten. Lösningen valdes slutligen bort då önskat krav på täthet mot inläckande grundvatten inte kunnat säkerställas. Förekomst av stenblock, relativt stora neddrivningsdjup samt behovet av spontfotsinjektering med osäkert resultat bedömdes som bidragande orsaker. Kostnaden bedömdes också som avsevärt högre än grundvattensänkning.

Vattentätt betongtråg har också studerats och valts bort. Motiveringen var att en dikeslös utformning i vissa situationer skulle uppfattas som otrygg för oskyddade trafikanter och ridtrafik. Exempelvis vid samtidig passage med fordon som inte anpassar hastigheten eller fordon som råkar hamna i sladd på grund av halt vinterväglag. En höjdmässig separering för gång- och cykeltrafiken skulle förbättra situationen för denna grupp, men försämra för ridtrafiken. En konstruktion med vertikala betongväggar skulle även ge ett hårdare intryck och en upplevelse av att vägen skär genom markterrängen. Avsaknad av flyktväg bedömdes också som en bidragande faktor. Kostnaden bedömdes också bli mycket hög.

### *Trummor*

Vägen korsar Fjärlövsån på två nya vägtrummor, med måtten 1500 mm i diameter. Den valda principlösningen finns redan på två närliggande vattenpassager, uppströms ca 20 meter (se figur 10) och nedströms ca 100 meter från det nya trumläget. Trummorna ges en längd på ca 19 meter och dimensioneras och utformas med hänsyn tagen till flödeskapacitet, erosion och vandringshinder.

Ett alternativ med kortare trummor, ca 10 meter, har också studerats. Denna lösning skulle kräva vägräcken, vilket omöjliggjorde rationella väganslutningar av den enskilda markvägen norr om Fjärlövsån (se avsnittet nedan). Med den valda trumlängden kan vägräcken undvikas genom flacka slänter. Alternativet rörbro har också studerats med valts bort då detta medför en högre vägprofil, vilket i sin tur ger sämre sikt över vägkrönet, något brantare vägprofil samt ett större markanspråk.

### *Enskild markväg norr om Fjärlövsån*

Den enskilda markväg som ligger strax norr om Fjärlövsån kommer att korsas av ny väg 2023. Respektive del kommer att anslutas till ny väg 2023 i samma läge som idag. Den östra markvägen utformas endast för gång- och cykeltrafik genom att en bilspärr sätts upp. På den västra delen kommer fortsatt att fordonstrafik tillåtas. För båda markvägarna har anslutningar längre norrut prövats men valts bort på grund av större markanspråk.

### *Kvarvarande väg 2023*

Kvarvarande delar av väg 2023 inne i Attarp, på norra och södra sidan om nuvarande plankorsning, kommer att ombildas till enskilda vägar. Vändplatser anordnas så att fordonstrafik och renhållningsfordon kan vända.



Figur 10 Befintlig dubbeltrumma strax väster om den nya planerade passagen över ån.

#### 4.2.3 Bortvalda alternativ

För att identifiera och studera alternativa ersättningslösningar för en slopad plankorsning utfördes en lokaliseringsstudie under åren 2016-2017. Projektets ändamål och projektmål var styrande i utredningen men även en genomtänkt väggeometri. Sammanlagt studerades nio alternativ (se figur 11 och 12):

##### 1. Planskild korsning för gång- och cykeltrafik under järnvägen (alternativ 1 i figur 11)

I detta alternativ stängs befintlig plankorsning, väg 2023, och ersätts med en planskild gång- och cykelpassage under järnvägen i samma läge. Alternativet innebär således att genomfartsmöjligheten för fordonstrafik i Attarp försvinner och att passage endast blir möjlig för oskyddade trafikanter. Alternativet bidrar till mycket låg uppfyllnad av projektmålet att berört vägnät ska bidra till god tillgänglighet, och valdes av denna anledning bort tidigt i utredningen. Alternativet medför även stort intrång på närliggande bostadsfastigheter till följd av gång- och cykelpassagens ramp- och trågkonstruktion samt behov av flyttade infarter till berörda fastigheter. Därtill sker miljöpåverkan i byggskedet genom tillfällig avsänkning av grundvattnet.

##### 2. Planskild korsning för gång- och cykeltrafik under järnvägen samt ny väganlutning mot väg 21 (alternativ 2 i figur 11)

Som alternativ 1, med en planskild gång- och cykelpassage under järnvägen, men kompletterat med en upprustning av enskild markväg/nybyggnad av väg

norr om järnvägen/Fjärlövsån och en ny anslutning mot väg 21. Alternativet slopades tidigt då en ny anslutning av en så liten väg mot väg 21 inte var realistisk. Omvägen för trafikanterna skulle också ha blivit alldeles för stor. Dess miljöeffekter studeras aldrig vidare då projektmål kring bland annat tillgänglighet och trafiksäkerhet inte kunde uppfyllas.

##### 3. Ny väganlutning mot väg 21 (alternativ 3 i figur 11)

Som alternativ 2, men utan gång- och cykelpassage under järnvägen. Alternativet slopas tidigt då en ny anslutning av en så liten väg mot väg 21 inte var realistisk. Omvägen för trafikanterna skulle också ha blivit alldeles för stor. Dess miljöeffekter studeras aldrig vidare då projektmål kring bland annat tillgänglighet, trafiksäkerhet och barriäreffekt inte kunde uppfyllas.

4. *Vägbro istället för järnvägsbro i det valda läget (alternativ 4 i figur 11 och 12)*  
Detta alternativ har samma lokalisering och sträckning som det valda alternativet, men istället utförd som en vägbro över järnvägen. Alternativet fick underhand en justerad linjeföring, jämför figur 11 och 12. Befintlig plankorsning slopas och väg 2023 genom byn dras in som allmän väg.

Då vägbanan behöver komma upp cirka sju meter över järnvägsbanan, och järnvägsbanan i läget för passagen ligger cirka två meter över omgivande marker, får alternativet mycket stora negativa konsekvenser för upplevelsen av landskapet. Vägbron skulle komma att skära av möjligheten till utblickar västerut från byn. Istället för vägskärning som i det valda alternativet byggs vägen istället på hög bank, som på grund av den ogynnsamma topografin medför att markintrånget blir större än för det valda alternativet. Det innebär exempelvis större påverkan på öppna ängs- och betesmarker samt på stenmurar. Passagen över Fjälrlövsån blir också "bredare" än det valda alternativet, med behov av längre trummor. Tillgängligheten för gång- och cykeltrafik samt ridtrafik bedömdes också som sämre än det valda alternativet, med sex procents lutning på båda sidor om järnvägen. Alternativet valdes bort på grund av dålig landskapsanpassning och större påverkan på markanvändning, natur- och kulturmiljö än det valda alternativet.

5. *Ny vägdragning med järnvägsbro eller vägbro öster om Attarp (alternativ 5 i figur 11)*

I detta alternativ studerades en ny vägdragning cirka 180 meter öster om befintlig plankorsning i Attarp. Befintligt plankors slopas och väg 2023 genom byn dras in som allmän väg. Alternativet kunde utföras både som vägbro eller järnvägsbro, och i fallet med järnvägsbro såväl med permanent grundvattenbortledning som tråg.

Alternativet innebär, oavsett vald utformning, negativ påverkan på landskapsbilden genom intrång i värdefulla trädridaer och större skogsparti med äldre ekar och grova bokträd. Alternativet innebär även negativa konsekvenser genom relativt stora intrång på aktivt brukad jordbruksmark. Intrång sker också i forn lämningen Ignaberga 86:1, sannolikt även på Ignaberga 89:1 samt på stenmur. Alternativet medför påverkan på Fjälrlövsån eftersom vattendraget korsas med nya vägtrummor. Vidare skulle en vägbro hamna cirka sju meter ovan befintlig marknivå med stor landskapspåverkan. Alternativet valdes bort då det vid samråd på orten och i skriftligt samråd framfördes kritik mot förslaget. Alternativet hade även låg måluppfyllnad gällande landskapsanpassning, begränsad påverkan på jordbruksmark, natur- och kulturmiljön och skyddade områden.

6. *Vägbro i samma läge som befintlig plankorsning (alternativ 6 i figur 11)*

Befintlig plankorsning slopas och ersätts med en planskild korsning i samma läge, i form av en vägbro. Förslaget var inte realistiskt, med allt för stora intrång på bostadsfastigheter och skapande av ytterligare en barriär i nordsydlig riktning. Studerades inte vidare.

7. *Vägbro alternativt järnvägsbro väster om Attarp, med snäv vägdragning (alternativ 7 i figur 11 och 12)*

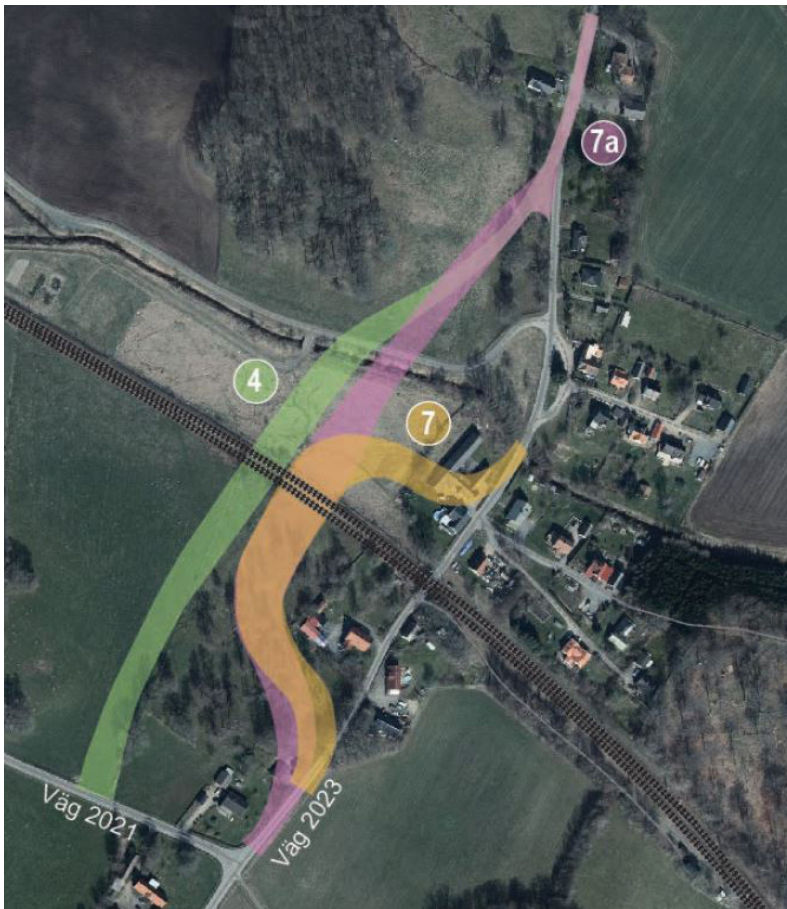
I detta alternativ studerades en ny vägdragning cirka 100 meter väster om befintlig plankorsning i Attarp. Befintligt plankors slopas och väg 2023 genom byn dras in som allmän väg. Alternativet kunde utföras både som vägbro eller järnvägsbro, och i fallet med järnvägsbro såväl med permanent grundvattenbortledning som tråg.

Alternativet medför negativ påverkan på trädbeklädd tidigare betesmark klassad med naturvärdesklass 3, där den fridlysta orkidén grönvit nattviol har påträffats. Alternativet innebär också negativ påverkan på landskapsbilden (i fallet med





Figur 11 Alternativ från Samrådshandling - Val av lokaliseringsalternativ.



Figur 12 Alternativ 4, 7 och 7a, resultat av fördjupade studier efter samråd.

vägbro med vägbanan cirka åtta-nio meter ovan omgivande mark samt i fallet med tråg, som ett mer troligt alternativ vid en utformning med järnväg) samt rivning av ekonomibyggnad tillhörande hästgård. Även stort markintrång för bostadsfastigheter på den södra sidan. Studerades inte vidare då förslaget innebär låg måluppfyllelse, bland annat gällande begränsad påverkan på naturmiljö, landskap och bostadsfastigheter.

*7a. Järnvägsbro väster om Attarp, med snäv vägdragnings på den södra sidan (alternativ 7a i figur 12)*

Alternativet togs fram i samråd med allmänhet/enskilda berörda och är en kombination av alternativ 7 och valt alternativ (alternativ 4) med planskild korsning utformad som järnvägsbro. Alternativ 7a gav samma miljöeffekter som alternativ 7 på den södra sidan av järnvägen, men mildare påverkan på den norra sidan. Det valdes bort då de negativa effekterna på den södra sidan bedömdes som för stora tillsammans med låg måluppfyllnad.

*8. Vägbro öster om Attarp, med snäv vägdragnings (alternativ 8 i figur 11)*

I detta alternativ studerades en ny vägdragnings cirka 60 meter öster om den södra delen av Attarp. Befintlig plankorsning slopas och väg 2023 genom byn dras in som allmän väg. Syftet med alternativet var att studera möjligheten att passera så nära som möjligt öster om befintlig plankorsning. Förslaget var inte realistiskt då det skulle medföra allt för stora intrång på bostadsfastigheter (inlösen) och skapande av ytterligare en barriär i nordsydlig riktning. Lösningen förutsatte även branta vägar på ömse sidor av järnvägen, med låg standard för gång- och cykeltrafiken som följd. Studerades inte vidare.

### **4.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs**

Bullerskyddsskärm på båda sidor av järnvägen kommer att uppföras, med en höjd av 3,6 meter över rälsens överkant (RÖK). Skärmen blir ca 315 meter på den norra sidan och ca 235 meter på den södra. Därutöver kommer nio fastigheter att erbjudas fasadåtgärder och tre fastigheter skärmåtgärd vid uteplats.

Panelstängsel ska hindra spårspring på två platser; mellan järnvägsbron och planerade bullerskyddsplank samt väster om växthusbyggnader ca en kilometer väster om Attarp.

Utterpassage i form av torrtrumma anläggs vid Fjärlövsåns passage med järnvägen.

## 5 Effekter och konsekvenser av projektet

### 5.1 Järnvägsanläggningen och järnvägstrafiken

Det förlängda mötesspåret innebär minskad störningskänslighet och restid samt ökad flexibilitet, kapacitet och robusthet på hela skånebanan. Framför allt innebär den planerade åtgärden att risken för förseningar minskar, vilket i förlängningen innebär kortare restider och att tågens hålltider blir mer pålitliga. Det förlängda mötesspåret kommer också att kunna nyttjas som reservstation som kan bidra till att lösa upp störningar i Hässleholms C.

### 5.2 Vägtrafiken

#### 5.2.1 Tillgänglighet och framkomlighet

##### *Motorfordonstrafik*

Fordonstrafikens tillgänglighet och möjlighet till enkel förflyttning mellan målpunkter utanför Attarp ökar då fordon ej behöver bli stående vid bomfällning. En stängning av plankorsningen väg 2023/Skånebanan innebär förändrade resmönster i närområdet samtidigt som trafik på kringliggande vägar omfördelas. Då plankorsningen stängs av förlorar väg 2023 sin tidigare funktion som genomfartsled genom byn. Den nya vägen bedöms inte ha någon påverkan för jordbrukstransporter i området då utformningen säkerställer tillgänglighet till jordbruksmarken.

##### *Fotgängare och cyklister*

Tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter bedöms minska i och med stängningen av befintlig plankorsning. När befintlig planpassage stängs av blir det längre för gående och cyklister att ta sig från den ena sidan av byn till den andra.

Anläggandet av servicevägen på den södra sidan av järnvägen, väster om befintlig väg 2023 samt den planerade anslutningen av markvägen till ny väg 2023 norr om Fjärlövsån, kommer underlätta för rörelser i området och mildrar de negativa konsekvenserna något (se figur 13).

Stängningen av gångporten/f d kreatursporten väster om Attarp berör främst ryttare i området som istället hänvisas till den nya planskilda passagen för passage av järnvägen.

##### *Skolskjuts*

För skolbussar kan befintlig skolskjutshållplats behållas på den norra sidan av järnvägen, där befintlig sidoväg kan nyttjas som vändslinga för bussen. Ett nytt hållplatsläge ses även som möjligt på den södra sidan av byn.

#### 5.2.2 Trafiksäkerhet

##### *Motorfordonstrafik*

Ett antal direktutfarter från fastigheter mot allmän väg (väg 2023) byggs bort då vägen stängs av och väg 2023 leds om i parallell sträckning vilket är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Trafiksäkerheten för fordonstrafikanter förbättras även då risken för köbildning och att fastna mellan bommar elimineras genom anläggandet av den nya planskilda korsningen.

##### *Fotgängare och cyklister*

För oskyddade trafikanter bedöms trafiksäkerheten generellt öka framförallt eftersom passage av järnvägen inte längre kommer att ske i plan. De planerade åtgärderna innebär att två möjligheter att korsa järnvägen försvinner och ersätts med den nya planskilda passagen.



0 30 60 90 120 150 m  
 © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

- Möjlighet att gå/cykla/rida etc.
- + + Nytt järnvägsspår

Figur 13 Kartan visar möjliga rörelser för gång- och cykeltrafik samt för ridning.

Motorfordonstrafiken inne i byn kommer att minska, vilket bidrar till en bättre trafikmiljö. Detta är särskilt positivt för barnen i byn, som får en ökad rörelsefrihet.

Föreslagen väganläggning anpassas primärt för motorfordonstrafik och kan möjligen innebära en större otrygghet för oskyddade trafikanter som rör sig längs nya väg 2023. Den upplevda otrygghetskänslan kan leda till minskad spontanrörelse bland invånare i närområdet.

Planerade bullerskyddsplank och panelstängsel medför en ökad trafiksäkerhet eftersom möjlighet till spårsprung reduceras.

### **5.2.3 Kollektivtrafik**

Åtgärden bedöms inte påverka eventuell framtida trafikering av exempelvis regionbuss på väg 2023.

## **5.3 Lokalsamhälle och regional utveckling**

### **5.3.1 Markanvändning**

Projektet tar mark i anspråk inom bostadsfastigheter, åkermark samt ängs- och betesmark. Längs med järnvägen skapas inga restytor, men den nya vägen skär av ytor så att små enheter bildas. Markbyten kan mildra effekten. Mark tas också i anspråk tillfälligt under byggtiden. Sammantaget bedöms effekterna på befintlig markanvändning som små negativa. Då värdet på befintlig markanvändning bedöms som relativt lågt, bedöms åtgärden därmed inte ge några konsekvenser för markanvändningen.

### **5.3.2 Lokalsamhälle**

Förlängningen av det befintliga mötesspåret genom Attarp, och till dess följd även borttagningen av den befintliga plankorsningen genom byn Attarp, innebär en stor förändring av byns struktur och upplevelsen av platsen. Ett samhälle som samexisterat på båda sidor om järnvägen delas när järnvägens barriäreffekt blir fullständig.

Den planerade planskilda passagen innebär att det fortsatt kommer att finnas en möjlighet att röra sig under järnvägen och därmed ta sig mellan de södra och norra delarna av byn. Åtgärden innebär dock att det blir en omväg jämfört med idag, och möjligheten att på ett enkelt och spontant sätt besöka sina grannar eller åka genom byn försämras. Det har i sin tur har en negativ effekt på sammanhållningen i byn.

Barriäreffekten förstärks även då den befintliga gångporten/f d kreatursporten stängs. Vidare kommer bullerskyddsplank och panelstängsel längs med järnvägen medföra en ökad barriäreffekt.

Intrång på tomtmark sker på fyra fastigheter. Inga byggnader berörs, förutom ett mindre växthus. Detta kommer att ersättas av Trafikverket. Attarps by undantas från trädssäkring.

### **5.3.3 Regional utveckling**

Mötesspåret i Attarp är en viktig del i utvecklingen av Skånebanan och en förberedelse för framtida dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad.

Åtgärden för järnvägen innebär att kollektivtrafiken blir mer tillgängligt och tillförlitligt eftersom åtgärden innebär restidvinster och minskad risk för störning. Därmed bedöms mötesspåret främja hållbart resande eftersom en förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafik innebär att fler resor sker med

kollektivtrafiken och färre med bil. Det innebär att hushåll som inte har tillgång till bil ges större möjlighet att arbeta på annan ort. Det förlängda mötesspåret bedöms därmed även leda till en ökad regionförstoring i nordöstra Skåne.

En ökad kvalitet på kollektivtrafiken ökar även orternas attraktionskraft i förhållande till orter utan tillgång till god kollektivtrafik. I förlängningen kan det innebära ökat bostadsbyggande och ett utökad näringsliv i både Hässleholm och Kristianstad. Vilket bidrar till en positiv utveckling för denna delen av regionen.

## **5.4 Landskapsbild**

Cirka 150 år efter att Attarps stationssamhälle växt fram, är det samma rörelse i landskapet nu som då som delar byn i två delar. Befintlig vägkorsning kommer att stängas, en handling som kommer att förstärka järnvägens redan existerande fysiska barriäreffekt genom byn. De nya bullerskyddsplanken avgränsar sikten så att byn även skärs av visuellt. Detta bedöms ge negativa effekter för landskapsbilden.

Anläggning av nytt mötesspår innebär att ett utökad område kommer behöva tas i anspråk med servitutsrätt för att träsäkra järnvägsanläggningen. Behovet att fälla fler träd i landskapet bedöms ge negativa effekter.

Järnvägens skarpa linjedragning förstärks. Tillsammans med vägens slänter där den går i skärning respektive på bank kommer vägen och järnvägsbron att vara påtagliga inslag som är synliga från flera håll. Sammantaget bedöms de negativa effekterna bli medelstora till stora. Men eftersom värdet bedömts till litet, blir de negativa konsekvenserna måttliga.

## **5.5 Miljö och hälsa**

### **5.5.1 Befolkning och människors hälsa**

Trafiksäkerhet bedöms öka genom bortbyggd plankorsning och flytt av genomfartsväg. Ljudmiljön bedöms också bli bättre genom bullerskyddsskärmar och andra åtgärder som leder till minskat buller från järnvägen. Även vägtrafikbuller minskar. Risken för tågurspårning med allvarliga konsekvenser bedöms minska. De negativa konsekvenserna avseende befolkning och socialt liv, orsakat av delad by och längre väg till andra sidan byn, bedöms bli måttliga. Sammantaget bedöms utbyggnadsalternativet ge såväl måttligt negativa som positiva konsekvenser för befolkning och människors hälsa.

### **5.5.2 Naturmiljö**

Utbyggnadsalternativet innebär intrång i 16 naturvärdesobjekt. De flesta är betesmarker. Ett femtiotal träd påverkas av träsäkring för järnvägen. Inga av de i området identifierande naturvärdsarterna bedöms komma att påverkas i den utsträckning att det strider mot artskyddsförordningens bestämmelser. Dispens enligt artskyddsförordningen anses därför inte vara aktuellt. Ett antal stenmurar, stenrösen och diken som omfattas av generellt biotopskydd påverkas också. Utter har observerats i området och det är möjligt att Fjårlövsån kommer att utnyttjas av utter i större utsträckning framöver. Utterpassage i form av separat torrtrumma anordnas vid järnvägens passage över Fjårlövsån. Sammantaget bedöms de negativa konsekvenserna för naturmiljön bli måttliga i utbyggnadsalternativet.

### **5.5.3 Kulturmiljö**

Redan kända fornlämningar bedöms inte påverkas. Det gör däremot det kulturhistoriska landskapet, på grund av risk för igenväxning och konflikt med stenmurar. Väg 2023 flyttas, men den ursprungliga vägen finns kvar i privat ägo.

Utbyggnadsalternativet bedöms försvaga det pedagogiska värde som visar att Attarp växt fram till följd av järnvägens utbyggnad. Sammantaget bedöms utbyggnadsalternativet medföra måttligt negativa konsekvenser för kulturmiljön.

#### **5.5.4 Yt- och grundvatten**

De nya trummorna och åtgärderna i Fjärlövsån bedöms inte påverka möjligheten till markavvattning inom befintligt dikningsföretag eller hindra framtida dikesrensning. Åtgärderna i och kring Fjärlövsån bedöms inte påverka vattendragets nuvarande status eller möjligheten att bibehålla god ekologisk status eller att uppnå kemisk status.

Utbyggnadsalternativet innebär en permanent grundvattenavsänkning som bedömts riskera påverkan på både allmänna och enskilda intressen. Trafikverket har därför valt att pröva vattenverksamheten i en tillståndsprocess enligt miljöbalken. I samband med tillståndsansökan görs en miljöbedömning separat från järnvägsplanen för de konsekvenser som en grundvattenavsänkning förväntas ge. De konsekvenser som nu redovisas är preliminära bedömningar.

Allmänna intressen inom bedömt påverkansområde för grundvattensänkningen är Fjärlövsån, påträffade individer av naturvårdsarter samt en mindre kommunal spillvattenanläggning. Enskilda intressen inom bedömt påverkansområde är dricksvattenförsörjning genom enskilda brunnar. Sammantaget bedöms påverkan som liten, men då risken för påverkan inte kunnat uteslutas har Trafikverket valt att låta pröva åtgärden hos Mark- och miljödomstolen.

Med hänsyn till de effekter som uppstår i byggskedet bedöms konsekvenserna för yt- och grundvatten bli måttligt stora. I driftsskedet blir effekterna, och därmed konsekvenserna, mindre.

#### **5.6 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser**

Med en breddning av järnvägen för att inrymma ett mötesspår kommer bredden på befintligt järnvägsområde att utökas med cirka sex meter. Detta innebär att det område som behöver trädsäkras (20 meter ut från spårmittpå den södra sidan) behöver utökas med ytterligare sex meter.

Trädsäkringen berör fyra trädbeklädda områden. Ett femtiotal träd bedöms behöva fällas, av dessa utgör sju stycken skyddsvärda träd enligt genomförd trädinventering. Dessa sju träd ska undantas från avverkning.

En indirekt effekt av den planerade åtgärden (utbyggnadsalternativet) är att den ökar möjligheten att realisera dubbelspår på hela sträckan, eftersom den framtida investeringskostnaden för dubbelspår minskar. Dubbelspår på hela sträckan skulle bland annat innebära att ytterligare plankorsningar stängs, med effekter på trafik tillgänglighet samt sannolikt högre hastigheter och eventuellt ökat buller.

#### **5.7 Påverkan under byggnadstiden**

Anläggningsarbetet bedöms pågå under drygt ett år. Arbetet med mötesspåret kommer att ske längs med hela den aktuella sträckan. Arbeta kommer också att ske vid ny väg 2023 strax väster om Attarp. Påverkan under byggtiden är temporär och upphör efter avslutat arbete.

Byggandet av järnvägen kommer att ske från planerade servicevägar, byggvägar samt från befintligt spår. Transporter till banan kan göras både från befintliga och planerade servicevägar samt från den tillfälliga byggväg som anläggs strax

väster om Attarp. Mötesspåret kommer att kunna byggas utan någon större inverkan på tågdriften. Dock kommer det vara en hastighetsnedsättning till 70 km/h längs den aktuella sträckan under delar av byggtiden. Vid lansering av järnvägsbron och inkoppling respektive rivning av båda växlarna kommer banan att totalstängas. Två avstängningar om cirka 9-11 dygn planeras.

Schakt under grundvattenytan kommer att ske i anläggningsskedet, bland annat vid vägens skärning och lanseringsgrop för ny järnvägsbro. Djupare schakt kan också förväntas vid banarbetet, exempelvis för utskiftning av organisk jord. Bortpumpning av länshållningsvatten från schaktgropen kommer behövas. Länsvatten kommer till övervägande del att översilas över mark i området. Då marken i området består av genomsläppligt material kommer länsvattnet till största delen att infiltrera i marken och därmed inte att nå Fjärlövsån eller någon annan närliggande recipient utan föregående översilning. Mark för tillfällig nyttjanderätt har inarbetats i järnvägsplanen för detta ändamål.

Nedläggning av trummor i Fjärlövsån kommer att utföras under en kortare period. Arbetet utförs så att risken för grumlig minimeras.

På den södra sidan om järnvägen anläggs en tillfällig byggväg, precis väster om planerad ny väg 2023. I anslutning till denna ryms markområden som används tillfälligt under byggtiden för upplag för maskiner och byggmaterial med mera, samt som översilningsytor. På den norra sidan om järnvägen, öster om infiltrationsanläggningen, kommer ett liknande upplag att finnas. Denna ytan skulle även kunna användas för översilning av länshållningsvatten. De tillfälliga markinträng kommer därmed ske på jordbruks- och betesmarker, vilket kan innebära tillfälligt produktionsbortfall för den eller de jordbrukare det berör.

Under byggtiden kommer de flesta leveranser av material och transporter av massor att ske med lastbil. Detta kommer att medföra en ökad byggtrafik i området. Alla vägar kommer dock att vara öppna för trafik under hela byggtiden. Befintlig väg 2023 kommer att vara i drift fram till att den nya anläggningen är färdig. Fastighetsägare eller passerande trafik bedöms därmed inte bli påverkade utav försämrad framkomlighet.

Arbetsmoment såsom schaktning och transporter kommer eventuellt att medföra ökade bullernivåer och vibrationer. Arbetet kan också innebära ökade utsläpp från arbetsmaskiner och lastbilar samt tidvis ökad damning i omgivningen. Trafikverket ställer omfattande krav på entreprenörerna för att minimera eventuell påverkan. Behovet av skyddsåtgärder kommer att identifieras inför byggskedet.



## 6 Samlad bedömning

Utbyggnadsalternativet bedöms medföra måttliga negativa konsekvenser för befolkning och människors hälsa, landskap, markanvändning naturmiljö, kulturmiljö och yt- och grundvatten. Samtidigt planerar Trafikverket att genomföra bullerskyddsåtgärder för att minska bullernivåerna i området. Risken för trafikolyckor minskar. Risken för tågurspårning med allvarliga konsekvenser bedöms också kunna minska till följd av att plankorsningen byggs bort och genom bullerskyddens avskärmande effekt. Utbyggnaden bedöms vara motiverad, med hänsyn till att Skånebanan utgör riksintresse för kommunikationer.

### 6.1 Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

#### *Överensstämmelse med funktionsmålet*

Ökad kapacitet för järnvägen gör det möjligt för fler människor att nyttja spårbunden kollektivtrafik. Utbyggnaden av Skånebanan ger människor möjlighet att pendla längre sträckor och ökar deras rörlighet. Förkortade restider och ett mer pålitligt transportsystem innebär bättre förutsättningar för arbetspendling längs med Skånebanan. Flytten av väg 2023 och anläggandet av en planskild passage innebär att det blir ett mer effektivt väg- och järnvägssystem.

#### *Överensstämmelse med hänsynsmålet*

Ökad trafik på järnväg leder till minskade vägtransporter och vägtrafik. Det i sin tur leder till minskade utsläpp av koldioxid, kväve- och svaveloxider. Spårburen trafik är också det mest energieffektiva transportsättet både när det gäller person- och godstrafik. Förlängningen av mötesspåret innebär att en relativt liten åtgärd kan innebära snabbare, kortare och miljövänligare persontransporter.

Flytten av väg 2023 och anläggandet av den planskilda passagen samt uppförande av bullerskyddsplank innebär ett intrång i det omgivande landskapets natur- och kulturvärden. Genom omsorgsfull detaljplanering av både vägens lokalisering och utformning har hänsyn tagits till dessa värden. Bullerskyddsplank är nödvändigt för att minska järnvägsbuller och klara riktvärdena. Stängningen av den befintliga plankorsningen innebär också att en säkrare trafikmiljö skapas.

### 6.2 Överensstämmelse med regionala mål

Region Skåne har tagit fram ett trafikförsörjningsprogram för regionen. Det övergripande målet handlar om att antalet resor med kollektivtrafiken ska fördubblas till år 2020 jämfört med 2006. Regionen har också tagit fram ett antal strategiska ställningstaganden. Bland annat måste kollektivtrafiksystemet genomsyras av hållbarhet, långsiktighet och kontinuitet. Framkomligheten för kollektivtrafiken måste förbättras. Utbygganden av mötesspåret i Attarp är förenligt med dessa mål och åtgärden kommer att innebära att ett mer robust kollektivtrafiksystem skapas.

### 6.3 Överensstämmelse med lokala mål

Kommunens mål är att arbeta för mer hållbara transporter och vill få fler människor att resa kollektivt, cykla eller gå. Hässleholms kommun vill också stärka och utnyttja sitt geografiska läge som en järnvägsknut. Både när det kommer till arbetspendling och skapa goda förutsättningar för verksamheter längs med Skånebanan. Aktuell järnvägsplan ligger i linje med kommunens mål att skapa goda förutsättningar för ett hållbart resande.

## 6.4 Överensstämmelse med ändamål och projektmål

### 6.4.1 Ändamål

Ändamålet med projektet är att på sträckan mellan Hässleholm-Kristianstad åstadkomma minskad störningskänslighet och restid samt ökad flexibilitet, kapacitet och robusthet för järnvägstrafiken på Skånebanan.

Den planerade utbyggnaden av mötesspårarna bidrar till att skapa ett mer robust och pålitligt kollektivtrafiksystem. Genom att mötesspårarna inte endast skapar möjlighet att just mötas, utan också kan fungera också som en reservstation om något tåg skulle bli försenat minskar störningskänsligheten på hela banan. Stängningen av befintlig plankorsning innebär att störningskänsligheten minskar ytterligare.

Åtgärden innebär också en ökad kapacitet för personresor och godstransporter.

Vidare är det planerade mötesspåret dimensionerat för något högre hastigheter än idag, vilket bidrar till kortare restider. Framförallt innebär den planerade åtgärden att risken för förseningar minskar, vilket i förlängningen innebär kortare restider och framförallt att tågans hålltider blir mer pålitliga. Sammantaget anses den valda lokaliseringen och utformningen av järnvägsanläggningen uppfylla ändamålet med projektet.

### 6.4.2 Projektmål

Följande projektmål har identifierats:

*För att uppnå hög kostnadseffektivitet ska befintlig infrastruktur nyttjas i så stor omfattning som möjligt.*

Genom att bygga ut och förlänga det befintliga mötesspåret i Attarp tillkommer inte någon ny driftsplats, vilket bidrar till en högre kostnadseffektivitet för projektet.

Under arbetet med utformningen av den nya vägen, framförallt med utformningen av järnvägsbron och lösningen för grundvatten, har en avvägning mellan nytta och kostnader gjorts kontinuerligt. Samtidigt som den planerade åtgärden ska vara motiverad utifrån ett miljöperspektiv ska lösningen inte vara orimligt att genomföra ur ett ekonomiskt perspektiv. Även den nya vägdragningen och järnvägsbron bedöms därav leda upp till målet om kostnadseffektivitet.

*Mötesspåret ska lokaliseras och utformas så att det bidrar till stor trafiknytta.*

Den planerade utbyggnaden av mötesspårarna bidrar till att skapa ett mer robust och pålitligt kollektivtrafiksystem. Genom att mötesspårarna inte endast skapar möjlighet att just mötas, utan också kan fungera som en reservstation om något tåg skulle bli försenat minskar störningskänsligheten på hela banan. Stängningen av befintlig plankorsning innebär att störningskänsligheten minskar ytterligare. Åtgärden innebär också en ökad kapacitet för personresor och godstransporter. Vidare är det planerade mötesspåret dimensionerat för något högre hastigheter än idag, vilket bidrar till kortare restider. Framförallt innebär den planerade åtgärden att risken för förseningar minskar, vilket i förlängningen innebär kortare reella restider och framförallt att tågans hålltider blir mer pålitliga.

*Mötesspåret ska lokaliseras och utformas så att påverkan på trafiken minimeras i byggskedet.*

Utbyggnaden av mötesspåret görs på den södra sidan av huvudspåret, på samma sida som befintligt mötesspår ligger idag, och med samma avstånd mellan spårarna som befintligt, det vill säga 6,0 meter. Detta medför att anläggning

kan ske utan längre perioder med hastighetssänkning och störningar på tidtabell. Den befintliga kontaktledningsanläggningen på norra sidan lämnas intakt. Temporära hastighetssänkningar kan dock bli aktuellt och vid broanseringen och inkoppling av de nya växlarna behöver spåret stängas av tillfälligt. De geotekniska förhållandena är gynnsamma, vilket innebär låg eller ingen påverkan på trafiken.

*Åtgärder på berört vägnät ska lokaliseras och utformas så att de bidrar till god tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet.*

Stängningen av befintlig planpassage samt anläggandet av den planerade planskilda passagen innebär att det blir en betydligt mer trafiksäker miljö i området. Vägtrafiken separeras från järnvägstrafiken vilket minskar risken för olyckor till följd av tågkollisioner. En annan effekt är att genomfartstrafiken flyttas utanför bykärnan, vilket bidrar till en ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, i synnerhet för barn. Vidare gör stängningen att risken för spårspring minskar. Tillgängligheten behålls för både vägtrafik och gång- och cykeltrafik, även om rutten blir längre.

*Lokalisering och utformning ska bidra till att möjligheterna för berörda boende att korsa järnvägen upprätthålls eller stärks.*

Tillgängligheten behålls för boende, gång- och cykeltrafik, även om rutten blir längre. En serviceväg parallell med järnvägen på den södra sidan kommer att kunna nyttjas för fotgängare, vilket skapar en genare väg för boende i byn att korsa järnvägen.

*Anläggningen ska lokaliseras och utformas så att påverkan på närliggande bostadsfastigheter, jordbruksmark samt natur- och kulturmiljöerna begränsas. Intrång på befintlig markanvändning och skyddade områden ska minimeras.*

Förlängningen av mötesspåret på den södra sidan och den valda vägdragningen ca 130 meter väster om Attarp medför endast begränsad påverkan på bostadsfastigheter. Ingen inlösen krävs. En viss påverkan sker på natur- och kulturmiljö genom att intrång i tidigare betesmark och ytvatten, genom borttagande av stenmurar och träddungar/enstaka ekar. Jordbruksmark påverkas i liten grad, då den berörda marken inte utnyttjas extensivt. Marken omfattas dock av markavvattningsföretag. I förhållande till åtgärdens höga måluppfyllnad av övriga projektmål bedöms miljöeffekterna som acceptabla.

*Anläggningen ska anpassas till landskapets förutsättningar. Lokalisering och utformning ska bidra till att bibehålla eller stärka upplevelsen av landskapet*

Förlängningen av mötesspåret ger liten påverkan på upplevelsen av landskapet, då den till stora delar döljs av skogspartier och bebyggelse. Vägen ger en begränsad påverkan på landskapsbilden då den går i skärning under järnvägen. En lösning med vägslänter istället för tråg har gjorts för att anpassa anläggningen till landskapets förutsättningar. Såväl järnvägs- som väganläggning har anpassats till landskapet i så stor utsträckning som möjligt.

## 7 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

### 7.1 Allmänna hänsynsregler

I alla sammanhang där miljöbalkens bestämmelser gäller ska hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel tillämpas. Syftet med hänsynsreglerna är dels att förebygga negativa effekter av verksamheter och åtgärder och dels att öka miljöhänsynen. Nedan beskrivs de allmänna hänsynsreglerna och hur de tillgodoses i järnvägsplanen.

#### *Bevisbördesregeln*

Den som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet är skyldig att visa att förpliktelseerna i 2 kap miljöbalken följs. En separat miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram i detta projektet. Genom så kallad miljösäkring, som utgör ett formellt och systematiserat processverktyg för Trafikverket, kommer projektet hantera relevanta miljöaspekterna fortlöpande och löpande miljöbedömningar görs under projektets gång.

#### *Kunskapskravet*

Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet ska skaffa sig den kunskap som behövs för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet. Kunskap om relevanta miljöförhållanden har inhämtats under hela planeringsprocessen genom fältbesök, samråd, inventeringar och utredningar.

#### *Försiktighetsprincipen*

Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet ska vidta de försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Av miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen framgår vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås. I samband med upphandling av byggtreprenör kommer Trafikverket att ställa krav på efterlevnad av principen om att använda bästa möjliga teknik för att förebygga skador och olägenheter.

#### *Produktvalsprincipen*

Alla ska undvika att sälja eller använda produkter som kan vara skadliga för människor eller miljön om produkterna kan ersättas med andra, mindre farliga produkter. Produktvalsprincipen kommer att beaktas vid kommande upphandling och entreprenad.

#### *Hushållnings- och kretsloppsprincipen*

Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna till återanvändning och återvinning. I första hand ska förnyelsebara energikällor användas. Hushållnings- och kretsloppsprincipen beaktas i kommande upphandling och entreprenad. Detta gäller bland annat masshanteringen, återanvändningen av massor samt dimensioneringen av strömkällor exempelvis till pumpstationen för järnvägsbron.

### *Lokaliseringsprincipen*

För verksamheter som tar mark- eller vattenområden i anspråk ska en plats väljas så att ändamålet kan uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Lokalisering av ett förlängt mötesspår i Attarp samt lokaliseringen av ny placering av väg 2023 med en planskild passage har arbetats fram genom samråd med särskilt berörda, kommunen, länsstyrelsen och allmänhet. I aktuell järnvägsplan har lokaliseringsprincipen följts, vilket beskrivs i kapitel 4. Arbetet med järnvägsplanen har föranletts av separata lokaliseringsstudier.

### *Skälighetsprincipen*

Hänsynsreglerna ska tillämpas efter en avvägning mellan nytta och kostnader. De åtgärderna som föreslås ska vara miljömässigt motiverade utan att vara ekonomiskt orimliga att genomföra.

### *Skadeansvaret*

Den som har orsakat en skada på miljön är ansvarig för att skadan blir avhjälpd. Om det trots skadeförebyggande åtgärder uppstår skador åtar sig Trafikverket eller entreprenören att skyndsamt avhjälpa skadan samt vidta underhåll och kompensationsåtgärder i enlighet med gällande lagstiftning.

## **7.2 Miljökvalitetsnormer**

Miljökvalitetsnormer är föreskrifter om lägsta godtagbara miljökvalitet hos mark, vatten, luft eller miljön i övrigt. Miljökvalitetsnormerna infördes i samband med att miljöbalken trädde i kraft 1999, som ett sätt att komma till rätta med miljö- och hälsopåverkan från diffusa källor som exempelvis trafik och jordbruk. Det finns i dag miljökvalitetsnormer som rör bland annat luftkvalitet, vattenkvalitet och omgivningsbuller.

### *Luft*

Miljökvalitetsnormer för luft omfattar kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar (PM<sub>20</sub>) och ozon. Normen anger tim-, dygns- och årsmedelvärden för dessa ämnen i utomhusluften.

Förlängningen av mötesspåret bidrar inte till försämringar av luftmiljön, snarare bidrar åtgärden, genom stimulans av kollektivtrafiken, till en bättre luftsituation. Den planerade ombyggnaden av väg 2023 och den planskilda passagen bedöms inte heller medföra någon försämring av luftmiljön. Under byggskedet, då byggtrafiken medför en ökad trafikering och förbränningsmotorer kommer att nyttjas, blir påverkan på luft lokal men riskerar inte överskridande av miljökvalitetsnormerna.

### *Yt- och grundvatten*

Åtgärdsförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för Fjärlövsån.

### *Omgivningsbuller*

I förordningen (2004:675) om omgivningsbuller anges att Trafikverket, vart femte år, ska kartlägga buller från järnvägstrafik vid järnvägar med en trafiktäthet på mer än 30 000 tåg per år. Skånebanan trafikeras redan idag av mer än 30 000 tåg per år och omfattas därför av förordningskravet. Den planerade åtgärden medför i dagsläget inga förändringar avseende bullerkrav. De bullerplank som anläggs medför att gällande riktvärden för nybyggnation av infrastruktur uppfylls.

### 7.3 Miljökvalitetsmål

Riksdagen antog 16 miljökvalitetsmål med syfte att lämna över ett samhälle till nästa generation där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. I aktuellt projekt är det framförallt fem miljökvalitetsmål som kan komma att beröras.

- Begränsad klimatpåverkan: "Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig."

Aktuellt projekt bedöms främja målet efter som förlängningen av mötesspåret innebär en ökad kapacitet för den spårbundna trafiken och möjliggör därmed för ökade transporter på järnväg. Ökade transporter på elektrifierad järnväg innebär minskad vägtrafik, minskad vägtrafik medför i sin tur bland annat minskat utsläpp av koldioxid.

- Ett rikt odlingslandskap: "Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks."

Eftersom aktuellt projekt tar jordbruksmark i anspråk bedöms aktuellt projekt delvis motverka målet, dock i en mycket begränsad omfattning.

- God bebyggd miljö: "Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och globalmiljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas."

Aktuellt projekt bedöms motverka miljökvalitetsmålet om god byggd miljö i en marginell omfattning. Lokaliseringen av mötesspåret är valt för att anpassas utifrån den redan befintliga infrastrukturen i området. Den planerade planskilda passagen innebär dock en negativ påverkan på landskapsbilden och hushållningen med mark. Barriäreffekten blir fullständig med stängning av befintlig plankorsning och anläggandet av bullerplank. Samtidigt förbättras framkomligheten och risken för tågurspårning bedöms minska.

- Frisk luft : "Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas."

Aktuellt projekt bedöms i någon grad främja målet om frisk luft. Genom att medverka till en effektivare kollektivtrafik och därmed till ett minskande bilanvändande. Trafikverket ställer utsläppskrav på arbetsmaskiner i upphandlingen av entreprenörer, vilket möjliggör en reduktion av utsläppen även i byggskedet.

- Grundvatten av god kvalitet: "Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur isjöar och vattendrag".

Aktuellt projekt bedöms inte motverka eller påverka miljökvalitetsmålet om grundvatten av god kvalitet.

## 8 Markanspråk och pågående markanvändning

Det markanspråk som krävs för denna järnvägsplan listas i tabellen nedan. Det totala permanenta markanspråket (J, V och J/Vi) utgör 26 670 m<sup>2</sup>. Servitutsrätt (JS) utgör 30 030 m<sup>2</sup> och tillfällig nyttjanderätt (T) utgör 30 445 m<sup>2</sup>.

Planbeteckning*	Markanspråk, m <sup>2</sup>	Typ av mark	Motiv
J	12 180 m <sup>2</sup>	Åker Ängs- och betesmark Tomt Skog	Behövs för att säkerställa anläggning av förlängt mötesspår
JS	30 030 m <sup>2</sup> varav 6 930 m <sup>2</sup> är både JS och T	Åker Ängs- och betesmark Tomt Skog	Servituträtt behövs för att möjliggöra anläggningsdrift, trädsäkring och åtkomst
J/Vi	560 m <sup>2</sup>	Ängs- och betesmark	Behövs för att säkerställa anläggning av väg och järnväg
T	30 445 m <sup>2</sup>	Åker Ängs- och betesmark Tomt Skog	Behövs tillfälligt för anläggning, arbetsområde, etablering, byggtrafik, översilning, upplag och tillfälliga trafikordningar
V	13 880 m <sup>2</sup>	Ängs- och betesmark Tomt Skog	Behövs för att säkerställa anläggning av ny väg 2023
Vi	50 m <sup>2</sup>	Ängs- och betesmark	Behövs för bortledning av dag- och grundvattenutsläpp från pumpstation

\* J: Ny järnvägsmark med äganderätt

JS: Ny järnvägsmark med servitutsrätt

J/Vi: Ny järnvägsmark med äganderätt och nytt vägområde med inskränkt vägrätt

T: Tillfällig nyttjanderätt

V: Nytt vägområde med vägrätt

Vi: Nytt vägområde med inskränkt vägrätt

Se plankartor 2012721-79-110 för redovisning av planbeteckningens närmare innebörd samt geografiskt läge.

## 9 Fortsatt arbete

Rivningslov kommer att sökas för nedmontering av befintlig mast och bygglov sökas för uppförande av ny mast.

Lag (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m. § 11 kan bli aktuellt vid uppförande av stängsel och ska då följas.

Enligt väglagen krävs tillstånd från väghållningsmyndigheten för att ansluta en enskild väg till det allmänna vägnätet. De fyra nya anslutningarna som bildas inom detta projekt ska därför hanteras som anslutningsärenden i det fortsatta arbetet. Detta arbete sker inom projektet men utanför aktuell järnvägsplan.

Trafikverket kommer att ansöka om servitutsrätt på befintlig väg 2023 och för markvägen vid växthusen. Servitutsrätten längs med järnvägen utökas på grund av trädsäkringen.

Skyldigheten att göra anmälan för samråd enligt 12:6 MB gäller inte för de verksamheter och åtgärder som behövs för att bygga järnvägen och vägen och som fastställs och ingår i järnvägsområde eller område för tillfällig nyttjanderätt samt område med vägrätt eller inskränkt vägrätt.

Bestämmelserna om generella biotopskydd gäller enligt 7 kap 11a § miljöbalken inte allmänna järnvägar och vägar som ingår i en fastställd järnvägs- eller vägplan. Efter järnvägsvägplanens fastställelse behöver därför inte dispens sökas för de objekt som berörs.

På grund av de osäkerheter som föreligger genom komplexa geologiska förhållanden och med anledning av de genomförda hydrogeologiska beräkningarna är det inte uppenbart att planerad grundvattenbortledning inte skadar allmänna och enskilda intressen. En vägskärning med permanent grundvattensänkning ska därför tillståndsprövas enligt 11 kap miljöbalken för att reglera ersättning för eventuella skador.

Åtgärder i och invid Fjärlövsån avseende de planerade trummorna kommer att ingå i tillståndsansökan för vattenverksamhet.

En anmälan enligt 28§ förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, avseende markföroreningar, ska upprättas och skickas in till den kommunala tillsynsmyndigheten.

Om länsvattenhållning blir aktuellt i samband med entreprenad, vilket bedöms som sannolikt, kommer detta att göras i samråd med tillsynsmyndigheten.

Genom fastställande av järnvägsplanen undantas krav på bygglov för plank.

Dispens från artskyddsförordningen eller kulturminneslagen planeras inte behöva sökas.



# 10 Genomförande och finansiering

## 10.1 Formell hantering

En samrådshandling har funnits tillgänglig under juni månad 2018. Ett samrådsmöte hölls med sakägare och allmänheten under denna period på orten. Möjligheten att lämna synpunkter på järnvägsplanen har funnits mellan den 11 juni och den 29 juni. En kompletterande samrådshandling har funnits tillgänglig mellan den 18 maj och den 5 juni 2020, med anledning av planprövningsmyndighetens begäran om komplettering av järnvägsplanen. Under denna period fanns möjlighet att lämna synpunkter på PM - Val av utformningsalternativ. Inkomna yttranden och synpunkter, och Trafikverkets bemötande av dem, framgår av samrådsredogörelsen.

Järnvägsplanen kungörs nu för granskning. Även i denna fas kan du lämna skriftliga yttranden och synpunkter. De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar järnvägsplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Järnvägsplanen och granskningsutlåtande översänds därefter till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Slutligen begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet. Efter denna kommunikation kan beslut tas att fastställa järnvägsplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur järnvägsplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12-15§§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör tillsammans med miljökonsekvensbeskrivning (2018-11-28, rev 2020-12-11), övriga ritningar och särskilda utredningar underlag till planens plankartor.

När järnvägsplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att anläggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Inlösen kan ske genom att Trafikverket ansöker om lantmåteriförrättning hos lantmåterimyndigheten eller genom att Trafikverket träffar avtal med berörda fastighetsägare i förväg och sedan lämna över avtalet till lantmåterimyndigheten, där den förvärvade marken överförs till en av Trafikverkets fastigheter. Lantmåteriets beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen.

Järnvägsplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort järnvägsplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/ rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i järnvägsplanen.

## **10.2 Genomförande**

I nästa steg ber Trafikverket om Länsstyrelsen i Skånes yttrande över hela järnvägsplanen, varefter järnvägsplanen lämnas för fastställandeprövning under våren 2021.

Fastställelseprövningen av järnvägsplanen är planerad att påbörjas i juni 2021. Byggstart planeras till år 2023. Trafikverket kommer att upphandla en entreprenör så att arbetet kan påbörjas när järnvägsplanen har vunnit laga kraft.

Eftersom den valda lösningen för grundvattenhantering har bedömts riskera påverkan på såväl allmänna som enskilda intressen, har Trafikverket beslutat att göra en tillståndsansökan om vattenverksamhet enligt miljöbalken. Ansökan kommer att lämnas till Mark- och Miljöödomstolen i Växjö under juni 2021. Beslut väntas i juni 2022.

Trafikverket kommer ha löpande kontakt med de fastighetsägare som berörs av markintrång. Diskussioner kring ersättning väntas ske när järnvägsplanen har vunnit laga kraft.

## **10.3 Finansiering**

Projektet finansieras till 100 % av Trafikverket. Anläggningskostnaden bedöms till cirka 150 miljoner SEK.

## 11 Underlagsmaterial och källor

Fredén, Sven (2001) Modell för skattning av sannolikheten för järnvägsolyckor som drabbar omgivningen, Banverket, Miljösektionen, rapport 2001:5

Hässleholms kommun (2016), Cykelkarta

Hässleholms kommun (2018), Gällande detaljplaner

Hässleholms kommun (2007). Översiktsplan, 2007

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

Region Skåne (2016), Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2016.

Nitro Consult (2018) Förlängning av mötesspår Attarp.

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

SGU, Sveriges Geologiska Undersökning (2013). Bedömningsgrunder för grundvatten, rapport 2013:01.

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

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

Trafikverket (2014) Säkra transporter av farligt gods

Trafikverket (2017). Gestaltningssystem. Samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ, Attarp – Förlängning av mötesspår.

Trafikverket (2017). Fördjupad landskapsanalys. Samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ, Attarp – Förlängning av mötesspår.

Trafikverket (2017). Samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ, Attarp – Förlängning av mötesspår.

Trafikverket (2020). PM - Val av utformningsalternativ för mötesspår, Attarp – Förlängning av mötesspår.

Trafikverket (2018). PM Buller.

Trafikverket (2020). Miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverket (2018). Tekniskt PM Geoteknik.

Trafikverket (2020). PM Samordningar Ledningar.

Trafikverket (2020). PM Trafik och vägutformning.

Tyréns (2019). Hydrogeologisk utredning vägport Attarp.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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