

PM TRAFIK OCH VÄGUTFORMNING

Skånebanan, Attarp, förlängning av mötesspår

Hässleholms kommun, Skåne län

Järnvägsplan, 2020-11-06

Projektnummer: 149066

Handlingsnummer: 2012721-79-025



Trafikverket

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Trafik och vägutformning

Status: För granskning

Uppdragsledare: Robin Andersson, Atkins

Författare: Mikael Kristiansson, Christofer Ingemansson, Percy Sturesson, Pierre Hansson, Atkins

Dokumentdatum: 2020-11-06

Ärendenummer: TRV 2017/112703

Handlingsnummer: 2012721-79-025

Kontaktperson: Lovisa Bjarting, projektledare Trafikverket

Innehåll

1. BAKGRUND	4
2. TRAFIK (NULÄGE/PROGNOS)	5
2.1 Nuläge	5
2.2 Trafikprognos år 2037	7
3. KAPACITET/FRAMKOMLIGHET	7
4. SERVICENIVÅ	7
5. TRAFIKSÄKERHET	7
5.1 Trafiksäkerhet fotgängare och cyklister	7
5.2 Trafiksäkerhet fordonstrafik	8
6. TILLGÄNGLIGHET FÖR OLIKA TRAFIKANTGRUPPER	8
6.1 Fotgängare och cyklister	8
6.2 Motorfordonstrafik	8
7. TRAFIKTEKNISK STANDARD	10
7.1 Ny väg 2023	10
7.2 Anslutningar och korsningspunkter	10
7.3 Sidoanläggningar	10
7.3 Enskilda vägar och servicevägar	10
8. BARRIÄREFFEKTER	11
9. FAUNAÅTGÄRDER	11
10. FRAGMENTERING	11
11. KÄLLOR	12

1. Bakgrund

Sträckan mellan Hässleholm och Kristianstad har idag begränsad kapacitet samtidigt som det är ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår. Trafiken består av Öresundståg, Pågatåg och godståg. Region Skåne driver frågan om en utbyggnad av Skånebanan till dubbelspår i Sverigeförhandlingen, i syfte 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 befintligt mötesspår förlängs och blir till dubbelspår genom byn Attarp i Hässleholms kommun.



Figur 1. Översiktsbild Attarp

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. Denna nya planskilda passage placeras cirka 130 meter väster om befintlig plankorsning.

Befintlig väg 2023 är en fem kilometer lång statlig väg som går i nordsydlig riktning från Grantinge ner till Ingaberga. Den del av väg 2023 som idag löper genom byn Attarp är utformad som en smal tvåfältsväg utan körfältsindelning med en vägbredd på mellan 4,1 till 5,8 meter och en skyltad hastighet om 70 km/h. Inom byområdet finns det direktutfarer från fastigheter och mindre vägar ansluter till befintlig väg 2023.

Väg 2021 möter väg 2023 i en T-korsning. Väg 2021 sträcker sig sedan i västöstlig riktning, mot Hässleholm och väg 2023. Väg 2023 fortsätter söderut mot väg 21 vid trafikplats Ignaberga (se figur 1).

2. Trafik (nuläge/prognos)

2.1 Nuläge

2.1.1 Väg 2023

Väg 2023 är en statlig väg som leder genom byn Attarp i Hässleholm kommun. Befintlig väg genom byn är på den södra sidan om plankorsningen 4,1–5,1 meter bred, och 4,8–5,8 meter bred på den norra sidan. Vägen har enligt Trafikverkets administrativa föreskrifter funktionell vägklass 5. Vägen trafikeras idag inte av någon linjekollektivtrafik, men skolbussar trafikerar vägen för att hämta och lämna skolbarn inne i Attarp.

En trafikmätning utförd år 2016 visar på 310 fordonspassager per dygn (eller årsdygnstrafik, ÅDT) genom befintlig plankorsning, varav 21 klassas som tunga fordon. Någon kilometer norrut avtar trafiken till 160 fordon per dygn. Se figur 2.

2.1.2 Väg 2021

Väg 2021 har ett trafikflöde på 340 (ÅDT) varav 19 fordon är tung trafik (mätår 2012). Mätningen är utförd strax öster om väg 21, se figur 2.

2.1.3 Väg 2022

Väg 2022 mellan väg 23 i väster och väg 2023 i öster har ett trafikflöde på 380 (ÅDT) varav 27 fordon är tung trafik (mätår 2011). Mätningen är utförd strax öster om väg 23, se figur 2.

2.1.4 Gång- och cykeltrafik

Inga mätningar finns för cykel- och gångtrafik i området. Trafiksiffrorna avseende gång- och cykeltrafikanter ska därför ses som uppskattade värden utifrån vägnätets struktur och vilka avstånd som finns mellan olika målpunkter. Det totala invånarantalet i Attarp är runt 100 invånare. Totalt bedöms att det görs cirka 300 resor längs väg 2023 av boende i närområdet. Enligt den senast gjorda resvaneundersökningen görs cirka sju procent av alla resor i Hässleholm kommun med cykel, vilket betyder att antalet cykelresor i Attarp bedöms till cirka 20 per dygn. Den årliga ökningen eller minskningen bedöms vara marginell. Antalet resor till fots beräknas enligt samma modell till cirka 20 rörelser på dygn.



Figur 2. Mätpunkter för väg 2023, 2022 samt 2021.

2.2 Trafikprognos år 2037

Trafikprognosen för år 2037 baseras på ett scenario där en ny planskild korsning för motorfordon under Skånebanan anläggs väster om Attarp. Prognosen gäller för befintliga mätpunkter.

En ny sträckning av väg 2023 bedöms inte påverka trafiken på vägnätet i större omfattning. Den omfördelning av trafik som en ny sträckning av väg 2023 för med sig bedöms inte heller innebära några större strukturförändringar på vägnätet. Trafikrörelserna i tabellen nedan gällande gång- och cykeltrafik ska betraktas som uppskattade värden.

Tabell 1. Trafikprognos år 2037 för berört vägnät

	Nuläge uppmätt trafik ÅDT (tung trafik)	Prognos år 2037 (tung trafik)
Väg 2023 (Norra delen)	160 (13)	230 (20)
Väg 2023 (Vid bef. plankorsning Attarp)	310 (21)	420 (30)
Väg 2021	340 (19)	480 (30)
Väg 2022	380 (27)	550 (40)
Gång- och cykeltrafik väg 2023	40*	40*

* Bedömning

3. Kapacitet/framkomlighet

För aktuellt projekt har inga kapacitetsberäkningar avseende befintlig väg 2023 eller för andra närliggande vägar genomförts. Kapacitet och framkomlighet på väg 2023 bedöms dock öka då befintlig plankorsning stängs. Idag bidrar bomfällning till väntetider och viss köbildning.

4. Servicenivå

Servicenivån bedöms som god då trafikflödena på vägnätet är låga.

5. Trafiksäkerhet

5.1 Trafiksäkerhet fotgängare och cyklister

Gående och cyklister kommer att röra sig i blandtrafik längs den nya sträckningen av väg 2023.

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.

Motorfordonstrafiken inne i byn kommer att minska, vilket bidrar till en bättre trafikmiljö och generellt en högre trafiksäkerhet. 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. Då såväl framtida fordons- som gång- och cykeltrafikmängder bedöms som låga behöver trafikslagen ej separeras.

Planerade bullerplank och panelstängsel medför en ökad trafiksäkerhet eftersom möjlighet till spårspring reduceras.

5.2 Trafiksäkerhet fordonstrafik

Referenshastighet (VR) för samtliga korsningar och anslutningar är 40 km/h. Nya väg 2023 uppnår god standard för VR 40 och mindre god standard för VR 60.

Befintlig väg 2023 inne i byn Attarp övergår till enskild ägo. Då genomfartstrafiken flyttas ut från byn försvinner trafiksäkerhetsrisken med fler på varandra efterföljande enskilda utfarter mot allmän väg.

Trafiksäkerheten för fordonstrafikanter förbättras även då köbildning och risken att fastna mellan bommar elimineras.

6. Tillgänglighet för olika trafikantgrupper

6.1 Fotgängare och cyklister

Tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter bedöms minska något i och med stängningen av befintlig plankorsning och anläggningen av förbifart i vägport utanför byn. Orsaken är att det kommer att ta längre tid att ta sig över från den ena sidan till den andra via vägporten, än tiden det idag tar vid eventuell bomfällning. Eventuellt kan tillgängligheten upplevas som sämre av upplevd otrygghet för oskyddade trafikanter som rör sig längs nya väg 2023.

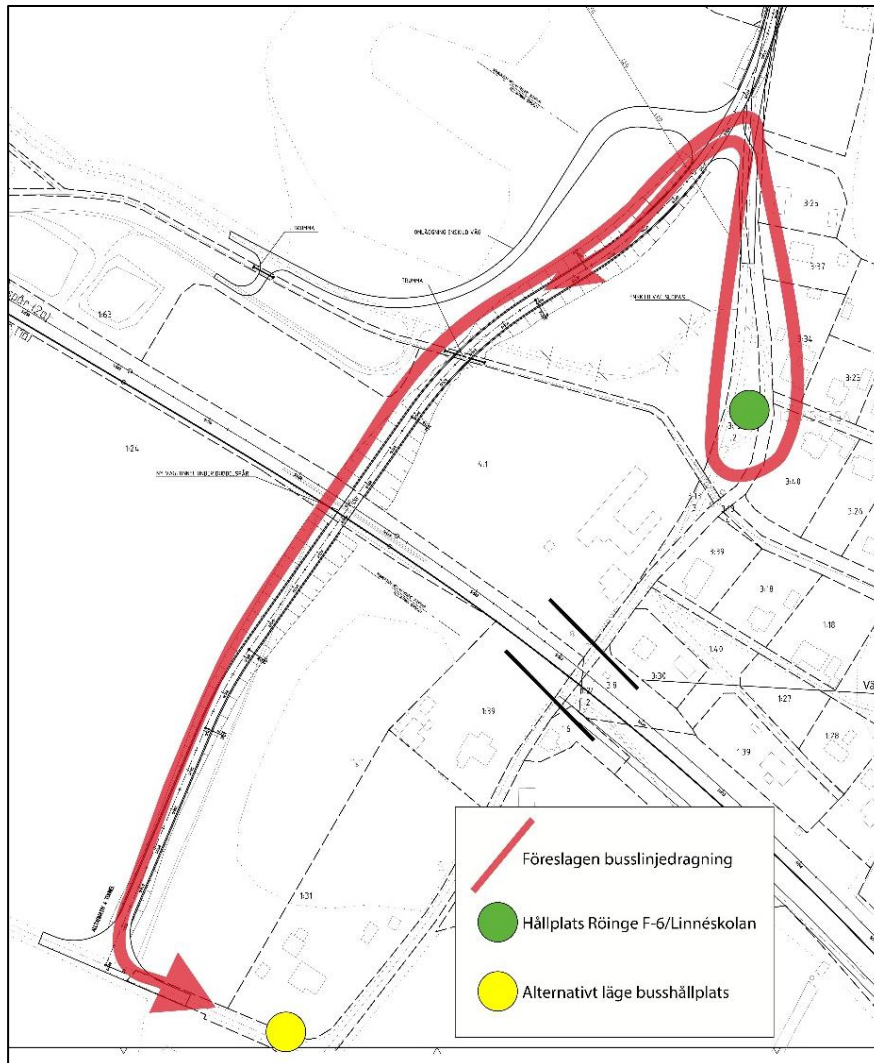
Anläggningen av mötesspår genom Attarp medför att befintlig kreatursport tas bort, och som idag bland annat nyttjas för hästtrafik. Hästekipage kommer därför i fortsättningen att behöva passera genom vägporten på nya väg 2023. Vägporten blir nio meter bred och får en frihöjd på 4,7 meter.

6.2 Motorfordonstrafik

Fordonstrafikens tillgänglighet och möjlighet till enkel förflyttning mellan målpunkter utanför Attarp ökar då fordon ej behöver bli stående vid bomfällning. För bilresor mellan målpunkter strax norr och söder om spåren medför stängningen av plankorsningen en minskad tillgänglighet. Dessa resor bedöms dock som mycket få.

Den nya vägen bedöms inte få någon påverkan på jordbrukstransporter i området då vägens utformning säkerställer tillgänglighet till omkringliggande jordbruksmark.

För skolbussar kan befintlig skolskjutshållplats behållas på den norra sidan av spärkorsning, där befintlig sidoväg kan nyttjas till att bli vändslinga för bussen, se figur 3. En alternativ skolskjutshållplats är möjlig på den södra sidan om järnvägen.



Figur 3. Schematisk skiss över föreslagen rutt för skolbusslinje. OBS! den underliggande illustrationen är inaktuell

7. Trafikteknisk standard

7.1 Ny väg 2023

Den nya sträckningen av väg 2023 utformas med 3,0 meter breda körfält med tvärfall 2,5%, 0,5 meter bred vägren och 0,25 meter bred stödremsa. Antalet körfält är ett i vardera riktningen. I den planskilda korsningen med järnvägen breddas stödremsan ut till brofundament vilket underlättar för gång- och cykeltrafik. Av framkomlighetskäl breddas körbanan i innerkurvor. Inget räcke behövs eftersom inga objekt finns inom vägens säkerhetszon.

Där vägen ligger i skärning är innerslänterna 3,0 meter breda från vägkant och lutar 1:3 ner till dikesbotten. Djupet på diket från vägkant är således 1,0 meter. Ytterslänt lutar 1:2 från dikesbotten upp till befintlig mark. Vägens tvärfall varierar från dubbelsidigt till enkelsidigt tvärfall med lutning på 2,5 %. Vägens längslutning är som högst 6 % från vägporten norrut upp mot Fjärlövsån.

7.2 Anslutningar och korsningspunkter

En ny korsning skapas mellan väg 2023 och väg 2021 och placeras cirka 100 m väster om befintlig korsning mellan vägarna. Ny vägdragning av väg 2023 innebär att ett antal direktanslutningar från fastigheter mot allmän väg försvinner, vilket är bra ur trafiksäkerhetssynpunkt. Ny korsning mellan väg 2023 och väg 2021 utformas som korsningstyp A.

På den norra sidan av järnvägen placeras plananslutning mellan ny sträckning av väg 2023 och befintlig sträckning av väg 2023 cirka 160 meter norr om befintlig plankorsning. Plananslutningar mellan befintlig väg 2023 och ny sträckning av densamma utformas som typ A3 på den södra sidan om järnvägen, och som enskild korsning typ A4 på den norra sidan.

Referenshastighet i samtliga korsningar och anslutningar är 40km/h. Vägmarken och vägmarkeringar ska vara i enlighet med VGU (Vägars och Gators Utformning).

7.3 Sidoanläggningar

Befintlig busshållplats för skolskjuts på norra sidan av järnvägen kan behållas. Bussen kommer närma sig hållplatsen från ny anslutning norrifrån och vända på befintlig vändslinga.

Vändplats för typfordon Los (oljebil/sopbil) anläggs i änden av vägen där plankorsningen stängs. Vändzonens övriga två anslutningar fortsätter som servicevägar för järnvägens behov.

7.3 Enskilda vägar och servicevägar

7.4.1. Ny serviceväg

En ny serviceväg anläggs på den södra sidan av järnvägen, väster om befintlig väg 2023. Servicevägen ansluter till väg 2023 söder om vägporten. Servicevägen anläggs för att skapa åtkomst för service av pumpstationen till järnvägsbron.

7.4.2 Ombyggnad av befintlig serviceväg

I den sydöstra delen av byn finns utmed järnvägen redan idag en serviceväg för att kunna serva den befintliga masten. I samband med den nya järnvägsanläggningen flyttas masten något västerut, medan befintlig växel öster om byn rivs. Servicevägen ligger kvar i samma huvudsakliga sträckning som idag, men byggs om och förkortas och slutar i höjd med mastens nya placering.

7.4.3 Vändplats och ny serviceväg

Vid växthusbyggnader väster om Attarp finns idag en markväg som Trafikverket kommer att behöva ha servitutsrätt på för att ha möjlighet att serva den nya växeln. I änden av befintlig markväg anläggs en bom samt vändmöjlighet. Vidare västerut, längs spåret, anläggs en ny serviceväg som avslutas med en vändplats.

7.4.4 Befintlig väg 2023

Nuvarande väg 2023 genom Attarp kommer att ombildas till enskilda vägar. Trafikverket kommer dock att behöva servitutsrätt för att kunna nå järnvägen från båda håll.

Den enskilda väg som ligger strax norr om Fjärlövsån kommer att delas av ny väg 2023. Respektive del avses anslutas till ny väg 2023, genom oförändrat läge. Den östra markvägen utformas endast för gång- och cykeltrafik.

8. Barriäreffekter

Järnvägen utgör redan idag en barriär för byn Attarp och delar upp byn i två separata delar. Anläggningen av mötesspåret genom Attarp och till följd även borttagningen av den befintliga plankorsningen innebär en förändring av byns struktur. Stängningen av den befintliga plankorsningen innebär att det blir längre mellan målpunkter på respektive sida om järnvägen. Även bullerplank och panelstängsel (på två mindre sträckor) medför en ökad barriäreffekt, liksom borttagandet av den befintliga f d kreatursporten.

Varken kvarvarande delar av väg 2023 eller den nya vägdragningen bedöms bli barriärer i området. Detta eftersom vändplatser skapas på båda sidor järnvägen vid den stängda plankorsningen samt eftersom den nya vägen förläggs utanför byn.

9. Faunaåtgärder

Inga åtgärder planeras för aktuellt alternativ.

10. Fragmentering

Nytt vägsystem parallellt med det gamla medför en ökad fragmentering av landskapet då nya väg 2023 delar av landskapet väster om byn Attarp.

11. Källor

Trafikverket, ÅF infrastructure AB (2017) Gestaltningprogram. Samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ, Attarp – Förlängning av mötesspår.

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

Trafikverket, ÅF Infrastructure AB (2017) Samrådshandling – PM Trafikprognos, Attarp – Förlängning av mötesspår.

Trafikverket (2015) Vägar och gators utformning. Publikationsnummer: 2015:087.



Trafikverket, Region Syd, Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se