



TRAFIKVERKET

Blekinge Kustbana

Gestaltningssprogram

Blekinge Kustbana, Bredåkra-Kallinge, nytt mötesspår,
Ronneby Kommun



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltningsprogram, Blekinge Kustbana, Bredåkra - Kallinge, nytt
mötesspår, Ronneby Kommun

Författare: Tyréns Sverige AB

Dokumentdatum: 2023-05-22

Projektnummer: 173616

Ärendenummer: TRV 2021/137737

Version: 1.0

Kontaktperson: Anna Olsson, Trafikverket

Foto: Foton och kartor från Tyréns Sverige AB om ej annat anges.

Illustration: Amanda Järpedal & Emma Henriksson Tyréns Sverige AB om inget annat
anges.

Innehållsförteckning

1 Inledning	4	2 Gestaltungsavsikter	15
1.1 Projektbeskrivning	4	Vegetation	15
1.1.1 Ändamål	4	Befintliga miljöer i bebyggelsemiljö	15
1.1.2 Projekt mål	5	Tillkommande vägar	15
1.2 Projektet i korthet	5	Kulturmiljö	15
1.2.1 Sammanfattning	5	Utrustning	15
1.2.2 Mötespår, skyddsspår, uppställningsspår och spårväxlar	6	3 Gestaltungsförslag	16
1.2.3 Åtgärder intilliggande byggnader	6	3.1 Mötespår, skyddsspår och uppställningsspår	16
1.2.4 Drift-, service- och byggväg	6	3.1.1 Påspårnings- och upplagsyta samt vändplats	17
1.2.5 Natur och vegetation	6	3.1.2 Åkerholmen	17
Naturvärdesobjekt - åkerholme	6	3.2 Utrustning och teknikhus	18
1.2.6 Påspårnings- och upplagsyta	7	3.3 Bygg- drift- och servicevägar	18
1.2.7 Teknikhus	7	Järnvägens sidomiljö	18
1.2.8 Ronneby flygplats	7	3.4 Intilliggande byggnader	18
1.3 Syfte med gestaltungsprogrammet	7	3.5 Vegetation	18
1.4 Betraktar- och trafikantperspektiv	7	3.5.1 Buskridåer längs spåret	18
1.5 Landskapets karaktär	8	3.5.2 Invasiva arter	18
Naturgeografi	8	3.5.3 Gröngjorda ytor	19
Naturtyper	8	Återställningsytor	19
Topografi	8	3.6 Byggtid, upplag och etablering	19
Berg- och jordarter	8	3.7 Drift och underhåll	19
1.5.1 Naturlandskapet	8	4 Fortsatt arbete	20
Naturvärden	8	5 Källor	21
1.5.2 Kulturmiljö	11		
Fornlämningar	11		
Värdefull bebyggelse	12		
1.5.3 Intressen	12		
Riksintressen	12		
Markanvändning	12		
Rekreation och friluftsliv	12		
Kommunikation	12		
1.6 Landskapsbild	13		
Öppna landskapsrum & rumsskapande element	13		
Utblickar	14		
Landmärken	14		
Nod	14		
Barriärer	14		
Målpunkter	14		

1 Inledning

1.1 Projektbeskrivning

Blekinge Kustbana (BKB) är en mycket viktig järnvägssträcka för att knyta ihop Blekinges arbetsmarknadsregion med storstadsregionen Malmö och vidare ut i Europa genom Kastrup. Att resa mellan Malmö och Karlskrona tar idag drygt 2 timmar och 40 minuter trots att avståndet endast är cirka 240 kilometer långt. Den långa restiden beror på att banan har många snäva kurvor som medför en låg genomsnittshastighet.

Blekinge Kustbana är angiven som en brist i den nationella planen för transportsystemet utifrån kapacitet och långa restider. År 2016 genomförde Trafikverket en åtgärdsvalsstudie (TRV 2016/76563) där ett mötesspår i Bredåkra - Kallinge identifierades som en åtgärd för att minska restiden Karlskrona - Malmö.

Det planerade mötesspåret i Bredåkra - Kallinge skapar förutsättningar för kortare restider på sträckan Karlskrona - Malmö, en ökad robusthet på Blekinge Kustbana och ett mer tillförlitligt järnvägssystem samt attraktiva resor som ökar tillgängligheten till nationella och internationella målpunkter.

Projektet har tidigare utrett en lämplig plats för mötesspåret och har landat i en placering av åtgärden i den nordvästra delen av det tidigare utredningsområdet, Bredåkra.

Den här handlingen är framtagen i järnvägsplanens skede samrådshandling, se figur 1.

1.1.1 Ändamål

Ändamålet med projektet är att skapa förutsättningar för:

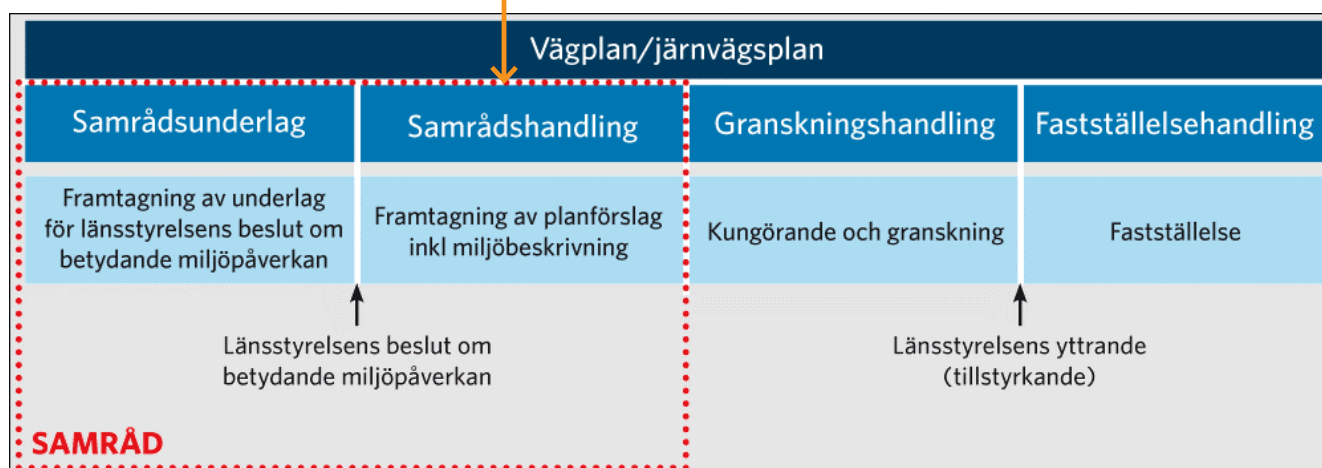
- Kortare restider mellan Karlskrona-Malmö
- Attraktiva resor som bidrar till att knyta ihop regionerna Blekinge och Skåne samt ökar tillgängligheten till nationella och internationella målpunkter
- Ökad robusthet på Blekinge kustbana och ett mer tillförlitligt järnvägssystem.

”

– När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

Kapitel 1 §4 Lag (1995:1649) om byggande av järnväg

Gestaltningssprogram - vi är här nu !



Figur 1. Trafikverket, väg- och järnvägsplanprocessen

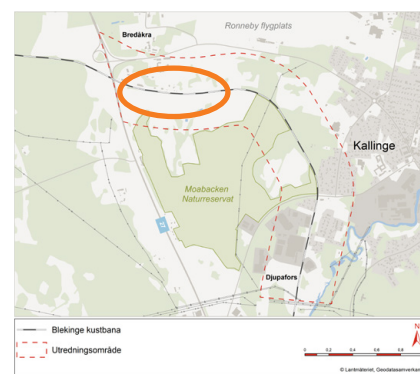
1.1.2 Projektmål

Följande projektmål har identifierats:

- Mötespåret ska kunna hantera 350 meter långa tåg med så kallad samtidig infart, vilket möjliggör snabbare möten.
- Projektet ska genom smarta val under planering, projektering och genomförande bidra till Trafikverkets långsiktiga mål om en klimatneutral anläggning senast år 2045 och delmålet gällande minst 30 % reduktion av klimatpåverkan (jämfört med 2015) under framtagande av förfrågningsunderlag för entreprenad samt byggfas.
- Den nya anläggningen ska utformas med hänsyn till livscykelkostnad, inom angivna tids- och kostnadsramar.
- Intrång ska begränsas så att påverkan på närliggande fastigheter minimeras och verksamheter inom nuvarande markanvändning kan fortsätta på ett rationellt sätt.
- Anläggningen ska utformas med hänsyn till omgivningens värden och så att påverkan på skyddsvärda arter samt natur- och kulturmiljöer minimeras. Projektet får inte göra intrång i Moabackens naturreservat.



Figur 2. Placering i Södra Sverige



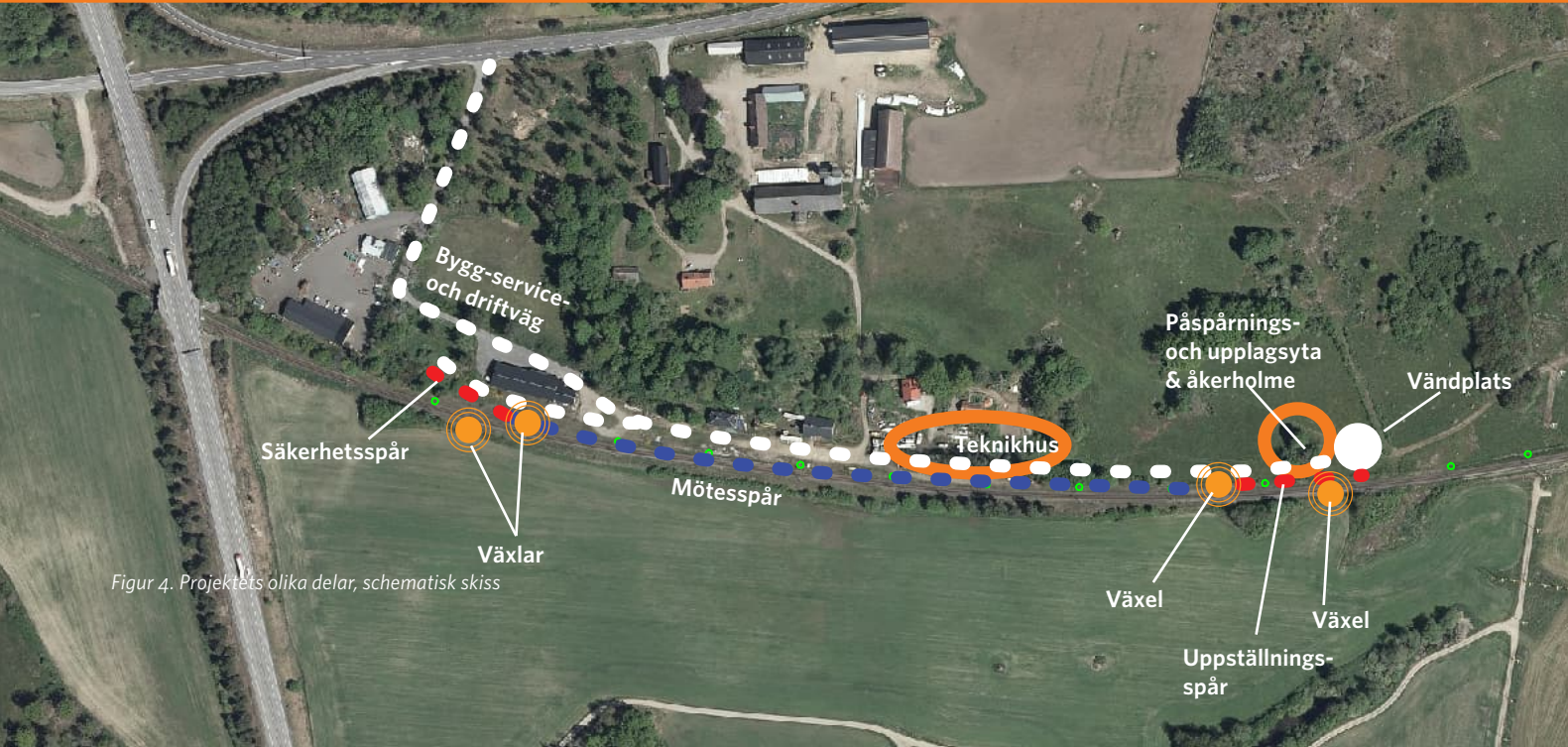
Figur 3. Lokalisering av projektet inom tidigare utredningsområde

1.2 Projektet i korthet

1.2.1 Sammanfattning

Järnvägen genom Bredåkra är idag enkelspårig och projektet innebär att ett nytt mötespår ska anläggas öster om trafikplats Kallinge, riksväg 27. Projektet innefattar även teknikhus, spårväxlar, bygg- och servicevägar, vändplats, påspårnings- och upplagsyta, ett skyddsspår samt uppställningsspår. Det kommer ske ett byte av slipers, 400 meter riktning av spår samt byte av räler från 50 till 60 kilo samt övergångsräler.

Det nya mötespåret anordnas med ett spåravstånd på minst 5,6 meter, men uppgår till 6 meter på större delen av sträckan för att möjliggöra för bättre förutsättningar vid underhållsarbeten och därmed minimera eventuell påverkan på närliggande spår.



Figur 4. Projektets olika delar, schematisk skiss

1.2.2 Mötesspår, skyddsspår, uppställningsspår och spårväxlar

Mötesspåret kommer att lokaliseras norr om befintligt spår mellan ett nytt skyddsspår i väst och ett uppställningsspår i öst. Från befintligt spår leder en växel till mötesspåret som i sin tur har växlar till säkerhets- och uppställningsspåren, se figur 4.

1.2.3 Åtgärder intilliggande byggnader

Projektet kommer inte att innebära intrång i byggnaderna längs spåret men däremot i tomtmarken närmst järnvägen. Det nya mötesspåret kommer lokaliseras norr om befintligt spår och kommer därmed att placeras närmre byggnaderna än befintligt spår. Åtgärder kan komma att behövas för att minimera risk för vibrationsskador på byggnaderna vid anläggning.

1.2.4 Drift-, service- och byggväg

Norr om spåren kommer en byggväg att anläggas som efter byggskedet övergår till att bli drifts- och serviceväg. Befintlig väg kommer att nyttjas mellan Bredåkravägen och den planerade platsen för teknikhuset. En ny väg kommer att ansluta befintlig väg med det planerade teknikhuset. Servicevägen i öst avslutas med en vändplats.

1.2.5 Natur och vegetation

Vegetation och buskridåer i direkt närhet till befintlig järnväg (norr om järnvägen) kommer att behöva avverkas till förmån för projektets olika delar. Trädsäkring kommer att ske på båda sidor om spåret vid behov. Trädsäkringen innebär att alla träd (tjugo meter på vardera sida av spåret) som inom tio år riskerar att falla på spåret tas ner eller beskärs. Betesmark kommer att tas i anspråk till mötesspåret, påspårnings- och upplagsytan samt vändplatsen.

Naturvärdesobjekt - åkerholme

Åkerholmen i projektets nordöstra del kommer att påverkas till följd av projektets uppställningsspår som kommer placeras strax söder om objektet, se figur 4 och 5. En serviceväg kommer att löpa längs spåret i norr och norr om denna kommer en yta för påkörning och upplag att anläggas. Dess placering hamnar över åkerholmen till följd av krav på avstånd från stoppboken vid uppställningsspåret.

Eventuellt kan en liten bit av åkerholmens mest norra del bevaras men

större delen av den kommer att planas ut och hårdgöras.

1.2.6 Påspårnings- och upplagsyta

I anslutning till uppställningsspåret, mitt över åkerholmen, kommer en påspårnings- och upplagsyta att anläggas. Den kommer vara 30x20 meter se figur 5.

1.2.7 Teknikhus

Ett teknikhus kommer att anläggas, se figur 4 för placering. Själva huset kommer att vara ca 11x2 meter och ytan som krävs för detta plus reservverk och parkeringsplats är en yta på ungefär 27x10 meter.

1.2.8 Ronneby flygplats

Projektet har placerats väster om flygplatsens inflygningsområde och mötesspåret placeras norr om befintligt spår för att störa och påverka inflygningsområdet och inflygningsstolparna så lite som möjligt.

1.3 Syfte med gestaltungsprogrammet

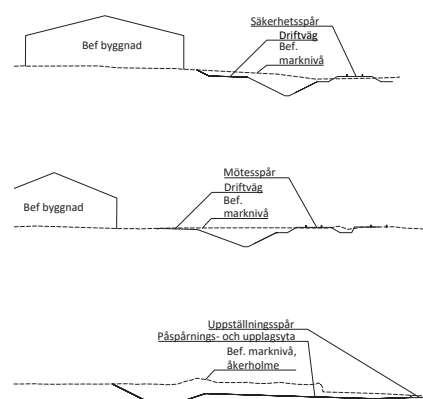
Gestaltungsprogrammet baseras på samordning med alla kompetenser inom projektet och fältbesök. Förutom fältbesök utgör kartmaterial, bildmaterial och information i text underlag för arbetet.

Gestaltungsprogrammet för Blekinge Kustbana, delen Bredåkra - Kallinge, syftar till att behandla projektets gestaltungsriktlinjer och ambitioner samt beskriva hur gestaltungsavsikterna ska genomföras på en övergripande nivå. Programmet innehåller motiveringar för valda lösningar samt rekommendationer för fortsatt arbete avseende anpassning till landskapet och gestaltung.

1.4 Beträktar- och trafikantperspektiv

Betraktarperspektivet, det vill säga hur utbyggnad av spåret och dess omgivning upplevs ifrån omgivningen, är en viktig aspekt av gestaltungsarbetet. Utformningen av anläggningen upplevs, förutom från de som bor och arbetar i närheten, främst från riksväg 27 och trafikplats Kallinge.

Trafikantperspektivet syftar till hur de som färdas i tågen upplever området. Tågresenärer passerar platsen fort och deras upplevelse kommer inte behandlas nämnvärt i gestaltungsprogrammet då den inte bedöms påverkas av utbyggnaden.



Figur 6. Sektionsskisser. Sektioner dragna enligt markeringar i figur 5. Överst sektion A-A, mitten sektion B-B och nederst sektion C-C. Streckad linje illustrerar befintlig mark.



Förutsättningar

Spåret på delsträckan Bredåkra - Kallinge, går igenom ett varierat landskap av öppen åkermark, betesmarker med inslag av träd-
dunga, skog delvis på höjdryggar, villabebyggelse och verksam-
hetsområden. Invid sträckan för valt alternativ är omgivningen
flack och överblickbar genom en uppbruten buskridå runt järn-
vägen. Söder om befintligt spår finns åkermark och norr om finns
ett fåtal byggnader och betesmark. Nordöst om projektet ligger
Ronneby flygplats.

1.5 Landskapets karaktär

Naturgeografi

Projektets del av Blekinge kustbana tillhör den naturgeografiska regionen
Sydöstra Smålands skog- och sjörika slättområde och Blekinges mellan-
bygd. Det ligger nära gränsen till Blekinges sprickdalsterräng och ekskogs-
område i strandbygden. Mellanbygden definieras av sina många små sjöar
och vattendrag, och strandbygden av bördig jord samt ek- och bokskog.
Höjdsträckningarna mellan vattendragen i Blekinge är nästan genombrut-
na överallt av tvärdalar vilket gör landskapet relativt kuperat. I projektets
direkta närhet är landskapet dock övervägande flackt.

Naturtyper

Området runt projektet utgörs av en blandning av skog, åker- och öppen be-
tesmark. Inom området för valt alternativ dominerar öppen betesmark norr
om spåret och åkermark söder om spåret, se figur 7. I det befintliga spårets
direkta närhet finns en uppbruten ridå av buskage på respektive sida. Söder
om valt alternativ finns Moabackens naturreservat med större samman-
hängande lövskogsområden och inslag av barr- och blandskog.

Topografi

Landskapet runt det valda alternativet är flackt och överblickbart, se
figur 6.

Berg- och jordarter

I merparten av Blekinge utgörs berggrunden av prekambrisk (mer än 600
miljoner år gamla) bergarter som gnejsrar och graniter. Dessa, såväl som
moränen, är näringsfattiga och sura bergarter. Inlandsisen och dess av-
smältning har präglat Blekinges landformer och jordarter. Med sin rörelse
över land krossade den berget, förde med sig och avsatte material (morän).
Isälvsavlagringarna är mycket viktiga att skydda då de fungerar som natur-
liga reningsverk och magasin för dricksvatten.

Jordarterna inom projektområdet består av glacial silt och isälvs sediment.

1.5.1 Naturlandskapet

Naturvärden

I naturvärdesinventeringens samlade bedömning beskrivs fältstudie-
områdets mest värdefulla områden för biologisk mångfald finnas inom
Moabackens naturreservat, utanför projektområdet. De mest värdefulla
öppna markerna finns i fältstudieområdets norra del och mellan flygfältet
och befintligt järnvägsspår, och därmed inom och invid området för valt
alternativ.



Figur 7. Åkermark söder om spåret. Landskapet är flackt.



Figur 8. Ronneby flygplats master, sydöst om projektområdet.



Figur 9. Åkerholmen syns vänster om centrum i bild. Foto taget från väst.



Figur 10. Kanadensiskt gullris, en av de invasiva arterna som finns i området.

Naturvärdesklass 2 (högt naturvärde)

Den utförda naturvärdesinventeringen har visat att det finns naturvärdesobjekt av högt naturvärde lokaliserade i Moabackens naturreservat öster om området för valt alternativ. Dessa syns som naturvärdesobjekt nr 2 och 5 i figur 11. Den ena biotopen är en näringsrik ek- och bokskog med flera naturvårdsarter och hög potential för vedlevande insekter. Den andra biotopen är en näringsrik bokskog med artrik svampflora.

Naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde)

Utredningsområdet innehåller ett naturvärdesobjekt med påtagligt värde, nr 4 i figur 11. Detta objekt hamnar utanför projektets arbetsområde.

Naturvärdesklass 4 (visst naturvärde)

Det är åtta naturvärdesobjekt som bedöms ha visst naturvärde. I dessa inkluderas biotop: våtmark, hållmarksskog med krattek, sumpskog (som även har ett generellt biotopskydd), blandskog, näringsfattig ekskog, öppen gräsmark och blottat berg. Samtliga objekt med naturvärdesklass 4 är lokaliserade utanför projektets område och av dessa är nr 1, sumpskogen med generellt biotopskydd i figur 11, projektets närmsta objekt.

Naturvårdsarter

Under naturvårdsinventeringens förstudie återfinns flera naturvårdsarter inom utredningsområdet. Inom och utanför utredningsområdet återfinns arter som ekoxe, groddjursarter, rödlistad skalbagge, sandödlä, signalarter för artrika öppna marker samt signalarter för skog. Ingen av dessa fanns i projektets direkta närhet.

Skyddsvärda träd

Ett skyddsvärt träd, som är dött, finns strax norr om spåret och därmed inom projektområdet.

Generellt biotopskydd

Följande biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet har pekats ut inom förstudie- och fältstudieområdet: åkerholme, småvatten i jordbrukslandskap och källa med omgivande våtmark samt sumpskog. Av dessa ligger åkerholmen inom arbetsområdet och sumpskogen samt ytterligare åkerholmar i projektets närhet, se figur 11.

Invasiva arter

Inom fältstudieområdet återfanns fyra växtarter med invasiva egenskaper: jätteloka, blomsterlupin, kanadensiskt gullris och vresros. Av dessa ingår jätteloka i EU:s förteckning över invasiva arter inom EU med lagstadgat krav för bekämpning. Samtliga invasiva arterna återfinns i projektets direkta närhet, i västra delen av spårområdet, se figur 14.

1.5.2 Kulturmiljö

Fornlämningar

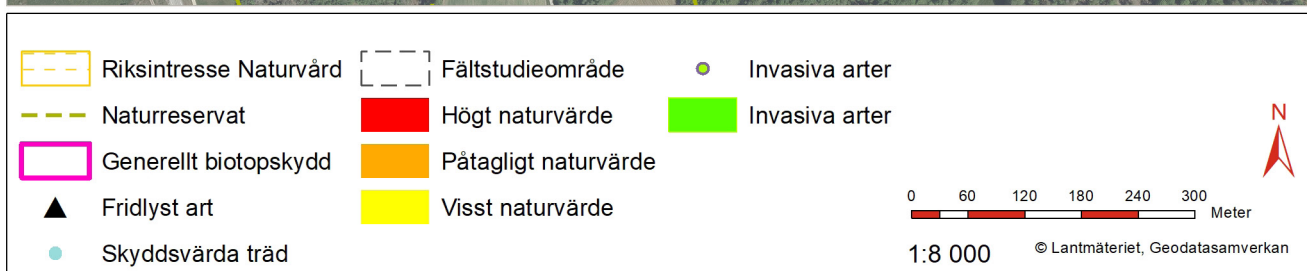
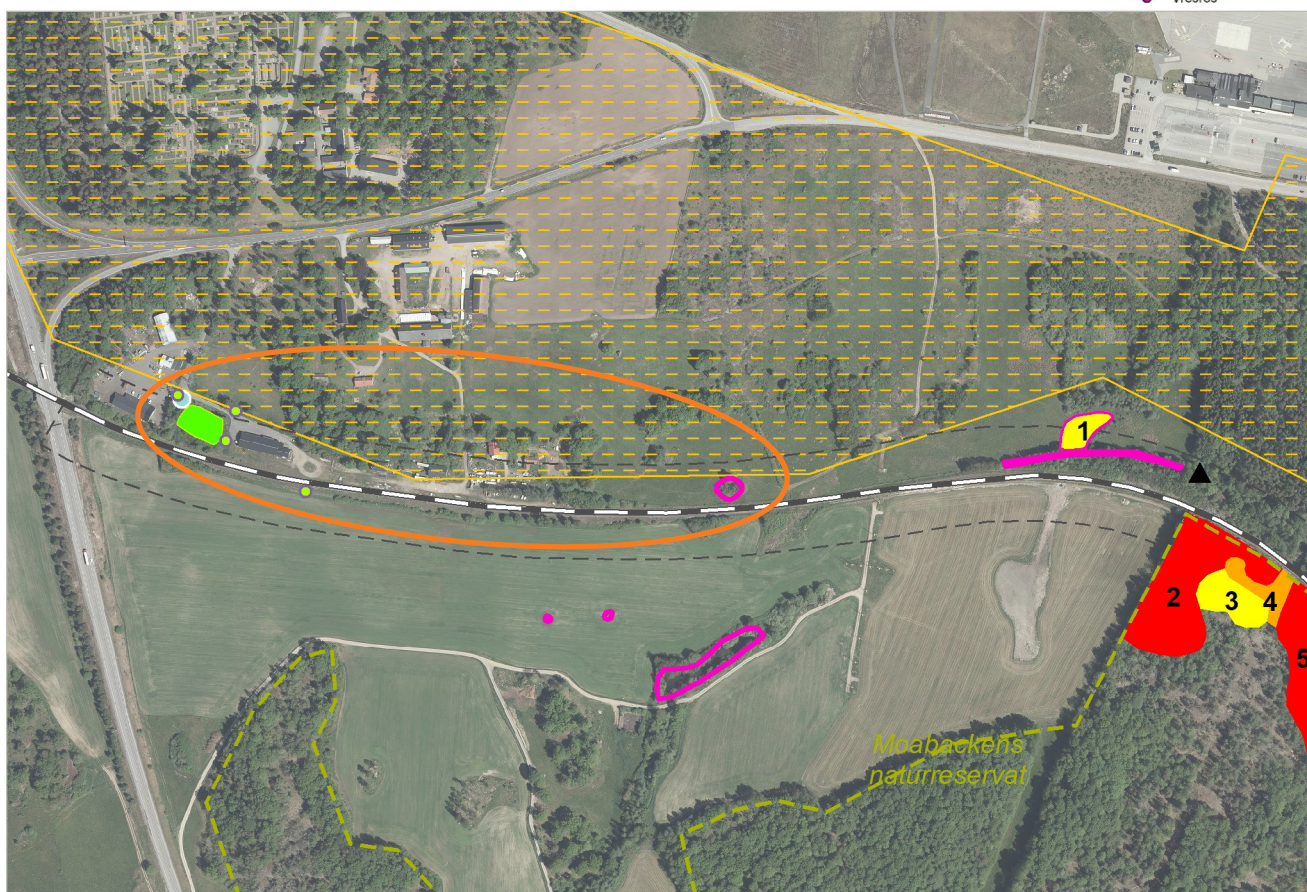
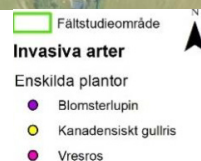
Längst i öster av projektområdet, öster om åkerholmen, finns en fornlämnning i form av en äldre bystruktur, tidigare Svenstorps by. Bytomten som är genomskuren av järnvägen var en av fem gårdar år 1815 som lades ner i samband med framväxten av Djupadals gods omkring 1840-talet. Fornlämningen behövs enligt länsstyrelsen inte utredas vidare.



Figur 13. Brun cirkel - skyddsvärt dött träd. Bild från NVI



Figur 14. Invasiva arter. Bild från NVI



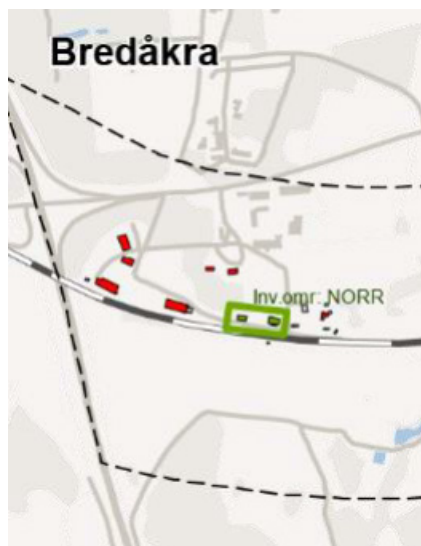
Figur 11. Karta Naturvärdesobjekt, skyddade arter och skyddsvärda träd samt biotopskydd. Orange figur ringar in valt alternativ för projektet



Figur 15. Värdefull bebyggelse. Bild från PM Byggnadsinventering



Figur 16. Värdefull bebyggelse. Bild från PM Byggnadsinventering



Figur 17. Gröna byggnader är av värdefull karaktär. Bild från PM Byggnadsinventering.

Nordöst om området för valt alternativ ligger Bredåkra hed, nuvarande flygplats, som tidigare i historien varit exercisplats sedan 1888 och där Blekinge flygflottilj sedan anlades 1944.

Värdefull bebyggelse

Det har genomförts en inventering av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, en PM Byggnadsinventering. Den visade att två byggnader inom fastighet BREDÅKRA 2:3>1 närmst järnvägen inom projektets område är av värdefull karaktär, se figur 15-16. De klassas som värdefull bebyggelse från historisk, kulturhistorisk eller konstnärlig synpunkt. Båda är av mycket dåligt skick och i stort behov av underhåll. Byggnaderna är uppförda kring sekelskiftet 1800/1900 och är båda kopplade till järnvägen, varav den ena är en stationsbyggnad.

1.5.3 Intressen

Riksintressen

Förutom Blekinge kustbana som är av riksintresse järnväg finns det andra riksintressen för kommunikation (MB kap. 3) inom eller invid projektet, framförallt vid Bredåkra. Den del av Bredåkravägen som förbinder riksväg 27 med flygplatsen är riksintressepreciserad.

Det sträcker sig en riksintresseprecisering för Ronneby flygplats 1500 meter söder om rullbanan, vilket innebär att det överlappar projektområdet. Flygplatsen är en viktig knutpunkt som förbinder Blekinge Län med framförallt Stockholm, men också utländska destinationer. Inom flygplatsområdet finns också Försvarsmaktens flygflottilj F 17.

Blekinge kustbana korsar rullbanas inflygningsljus (tillhörande flygplatsen) och området för valt alternativ ligger precis väster om flygplatsens influensområde för flyghinder (se figur 178. Inom influensområdet gäller också särskilda föreskrifter för luftledningar för starkström (starkströmsförförordning).

Norr om området är Bredåkradeltat-Bokön (NK11) av riksintresse för naturvård (MB kap. 3)

Markanvändning

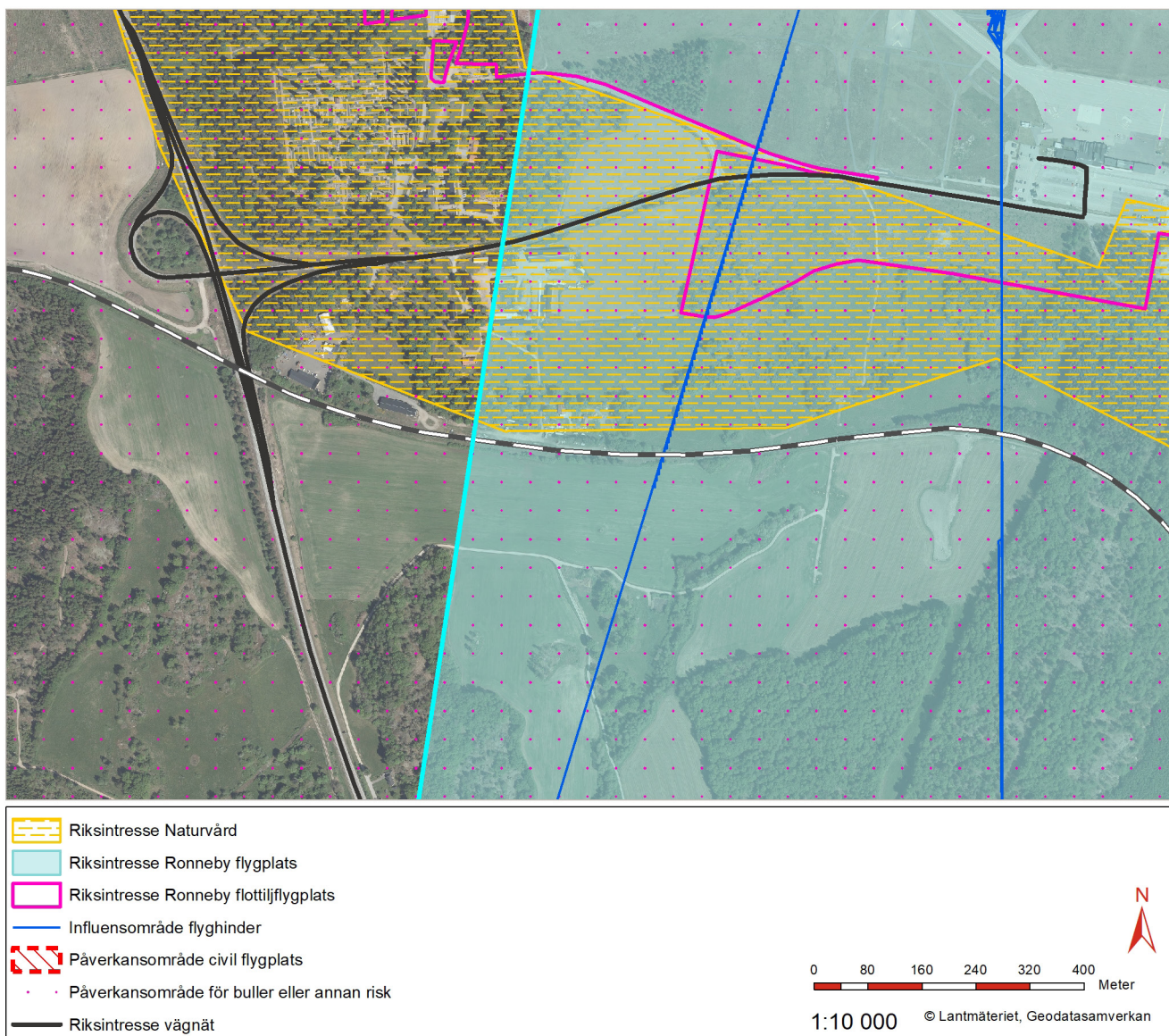
Enligt länsstyrelsens data för markanvändning består området runt projektet mestadels av jordbruksmark med inslag av mindre bebyggelse. Jordbruksmarken i Ronneby kommun klassas som 2-6 på en 10-gradig skala där 10 är den högst klassade jordbruksmarken. Söder om spåret odlas jorden medan den norr om spåret används som betesmark.

Rekreation och friluftsliv

Området i projektets närhet är otillgängligt i och med de barriärer som såväl järnvägen som de kringliggande vägarna utgör. I Moabackens naturreservat finns dock möjlighet till friluftsliv och i Bredåkra finns Blekinges flygklubb och Skarups sportfiske.

Kommunikation

Blekinge Kustbana går mellan Karlskrona och Kristianstad och har för nuvarande sina närmsta stationer i Ronneby och Bräkne - Hoby. Riksväg 27 passerar väst om spåret. Flygplatsen är både en regional och militär flygplats.



Figur 18. Riksstressen

1.6 Landskapsbild

Området inom och intill projektet är öppet och upplevs som ett småbrutet landskap med rik kulturhistoria. Denna karaktär skapas av byggnaderna som är historiskt och visuellt kopplade till järnvägen samt åkerholmen och övriga grupper av träd och buskar i betesmarken norr om spåret. Naturreservatet och dess skogsbryn med lövträd utgör en gräns och fond i söder och öst till det öppna rum som jordbruksmarken skapar söder om spåret. Marken är övervägande flack och svagt böljande.

Öppna landskapsrum & rumsskapande element

De mer öppna landskapsrummen, se figur 19, återfinns i åkerlandskapet och ramar in av vegetationsridåer, träddungar och det småkuperade landskapet. Här finns också de lite längre utblickarna.

Vegetationsridåer, både skapade med vegetation av öppen och sluten karaktär, är rumsskapande i landskapet. Deras bryn skapar ramarna och fonden för de småskaliga rummen i det småbrutna landskapet.

Utblickar

Det finns begränsad möjlighet att uppleva landskapet i projektets närhet till fots men som trafikant på riksväg 27 får du uppleva det småskaliga odlingslandskapet när vägen går på bank upp mot trafikplats Kallinge. Därifrån kan också den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen ses. Som tågresenär ges utblickar mot hagmarkerna i norr och odlingslandskapet i söder.

Landmärken

Det finns inte några tydliga landmärken längs med delsträckan. Däremot syns flygplatsens master från järnvägen men är såpass skymda att de inte kan betraktas som landmärke.

Nod

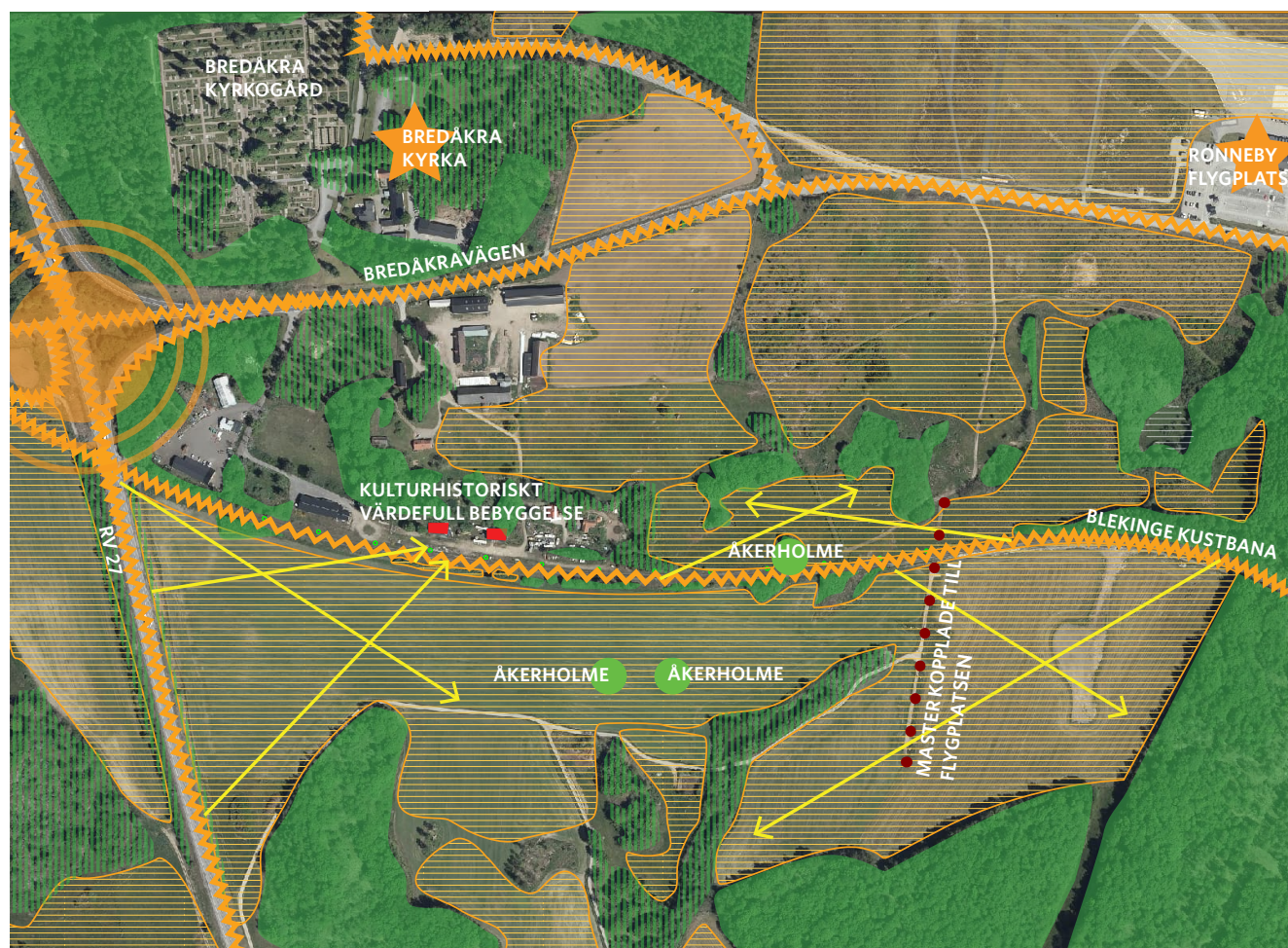
Trafikplats Kallinge är en trafiknod i projektets närhet.

Barriärer

Järnvägen är en barriär genom landskapet. Spårtrafiken skapar buller och blir på så sätt närvarande långt utanför spårets närområde. Även vägarna riksväg 27 och Bredåkravägen är barriärer som fragmenterar landskapet.

Målpunkter

I projektets närhet finns Ronneby flygplats och Bredåkras kyrka med tillhörande kyrkogård som båda är målpunkter för de som rör sig i området.



Figur 19. Landskapsbildsanalys

2 Gestaltungsavsikter

Gestaltungsavsikter är den målbild för gestaltning som tas fram under samrådsunderlaget och som ska styra gestaltungsarbetet genom projektet. I samverkan med berörda teknikområden i projektet har en gemensam målbild tagits fram. Gestaltungsavsikterna besvarar på vilket sätt en god och genomtänkt gestaltning kan tillse att projektmålen uppfylls.

Vegetation

- Eventuella växtval ska anpassas till landskapet samt inspireras av naturvärdesinventeringen.
- Befintlig vegetation ska bevaras i så stor utsträckning som möjligt.

Befintliga miljöer i bebyggelsemiljö

- Om befintliga strukturer påverkas ska befintliga värden säkerställas.

Tillkommande vägar

- Vid tillkommande av nya vägar ska de utformas med minimal påverkan på värdefulla natur- och kulturområden.

Kulturmiljö

- De anläggningskompletteringar som det nya mötesspåret kommer att medföra ska om möjligt anpassas och ta hänsyn till värden i kulturmiljön.

Utrustning

- Kontaktledningsstolpar ska lackeras i färg likt befintliga kontaktledningsstolpar på platsen.
- Valet att använda dubbla kontaktledningsstolpar eller bryggor ska tas utifrån det alternativ med minst påverkan på det visuella landskapet samt med störst hänsyn till natur- och kulturvärden.
- Anläggningskompletteringar och byggnader ska utformas med hänsyn till landskapets kultur- och kulturvärden.



Figur 21. Buskridå söder om befintligt spår



Figur 20. Skyddsspåret kommer att placeras mellan byggnaden åt höger och befintlig järnväg åt vänster.

3 Gestaltungsforöslag

Gestaltungsforöslaget hanterar i huvudsak åtgärder för att bevara värdefulla natur- och kulturvärden och skydda dessa vid utformning av mötesspåret för Blekinge Kustbana samt kompletterande anläggningar.

3.1 Mötesspår, skyddsspår och uppställningsspår

Mötesspåret kommer att placeras norr om och så nära befintligt spår som möjligt för att minimera intrånget i befintlig miljö. Spåret ska om möjligt följa markens topografi och placeras i liknande nivå som befintligt spår för att inte släntutfallet ska ta mer mark i anspråk än nödvändigt.

Skyddsspåret och mötesspåret kommer också att placeras norr om befintligt spår. Skyddsspåret i väst kommer passera men inte påverka byggnaden i dess närhet. Grönytan mellan de två västra byggnaderna innehåller invasiva arter (se avsnitt 4.5.2 Invasiva arter för hantering av dessa) och själva floran är därmed inte bevarandevärd här. Däremot är grönstrukturen som en del i det större landskapet bevarandevärd och där det är möjligt ska en ny flora fri från invasiva arter etableras.

Uppställningsspåret i projektets östra del kommer passera söder om befintlig åkerholme. Dess placering gör att spårets tillhörande påspårnings- och upplagsyta (se avsnittet nedan) gör ett stort intrång i åkerholmen. Uppställningsspåret ska förläggas så nära intill befintligt spår som möjligt för att om möjligt minska detta intrång.

3.1.1 Påspårnings- och upplagsyta samt vändplats

Projektets påspårnings- och upplagsyta samt vändplats behöver av åtkomstskäl och tekniska skäl finnas i mycket nära anslutning till uppställningsspåret, se figur 4 och 5. Påspårnings- och upplagsytan kommer därmed att göra ett stort intrång i befintlig åkerholme, se avsnitt 4.1.2 Åkerholmen. Det är av stor vikt att arbetsområdet inte är större än absolut nödvändigt runt denna yta för att om möjligt kunna bevara något av åkerholmens naturvärden. Höjd på ytan ska hållas så nära befintlig mark som möjligt för att undvika ett brett släntutfall.

Både påspårnings- och upplagsytan och vändplatsen kommer att ha ett ytskikt av grus för att passa in i omgivningen.

3.1.2 Åkerholmen

Den biotopskyddade åkerholmen kommer att påverkas till följd av uppställningsspår, servicevägen samt påspårnings- och upplagsytan med tillhörande VA.

Intrång i åkerholmen ska där det är möjligt minimeras och om det går att spara delar av den ska dessa skyddas genom exempelvis instängsling under anläggningsskedet.

I samråd med markägaren och efter förankring hos länsstyrelsen kan delar av åkerholmen, såsom stenblock och jordmassor med fröbank återanvändas på annan plats. Denna plats bör i så fall ha liknande förutsättningar som befintlig åkerholme i avseende på exempelvis beskuggning, jordmån och topografi. Eventuell återanvändning av åkerholmsdelar ska utredas av person med ekologisk och kulturhistorisk kompetens. Om markägaren inte har ett intresse av att återanvända åkerholmsdelar ska jordmassorna med fröbank användas för återetablering inom projektet för att de värdefulla arter som oftast lever i åkerholmar ska ha en chans att återetableras.



Figur 22. Åkerholmen från söder.



Figur 23. En faluröd färgsättning på teknikhus föreslås eftersom flera byggnader i närheten är just faluröda.



Figur 24. Kontaktledningsstolparna är idag grönmålade. Samma färg ska användas på eventuella nya stolpar.

3.2 Utrustning och teknikhus

I första hand ska befintlig utrustning såsom exempelvis kontaktledningsstolpar behållas och/eller återanvändas inom projektet. I andra hand ska utrustning med ett liknande utseende som de nuvarande användas för att projektet ska smälta in i övrig sträcka av Blekinge Kustbana, se figur 23.

Nya skåp och kontaktledningsstolpar färgsätts i samma RAL/NCS som befintliga kontaktledningsstolpar för att passa in i järnvägs miljön och minimalt påverka landskapsbilden.

Teknikhus och reservverk ska vara en produkt med en diskret färgsättning som passar in i sin lantliga omgivning. Förslagsvis med en färgsättning såsom RAL/NCS S 5040-Y80R i närheten av falu rödfärg, mörkt mossgrön, svart eller grå.

3.3 Bygg- drift- och servicevägar

De tillkommande vägarna ska placeras så nära järnvägen det går och om möjligt undvika påverkan på buskage och träd. Ytsiktet ska vara grus för att passa in i den lantliga omgivningen. I så stor utsträckning som möjligt ska befintliga vägar och eller redan hårdgjorda ytor användas som bygg- drift och servicevägar. I anslutning till den byggväg som ansluter till Bredåkravägen finns ett skyddsvärt dött träd som inte får påverkas av den nya funktionen av vägen. Om risk finns att trädet påverkas av anläggningsfordon ska trädet skyddas.

Järnvägens sidomiljö

För sidoområden såsom järnvägens bank och/eller slänt ska i första hand jordmån från projektet användas. Detta för att återetablera en flora som är anpassad efter platsens förutsättningar. I andra hand ska mager jord, AMA B, användas och besås liksom återställningsytorna, med en ängsfröblandning för soliga, torra och karga lägen med ett högt innehåll av blommande arter.

3.4 Intelligande byggnader

Projektet innebär att de nya spåren placeras närmre de byggnader som redan idag ligger i anslutning till järnvägen. Under anläggning ska byggnaderna skyddas från vibrationspåverkan men skydden kommer inte vara kvar när projektet är färdigställt. Projektet ska inte göra intrång i byggnaderna utan det är viktigt ut kulturmiljöaspekt att dessa bevaras. Projektet innebär inga bullerskyddsskärmar eller vallar. Sikten från och till byggnaderna kommer därför kunna bibehållas likt befintligt.

3.5 Vegetation

3.5.1 Buskridåer längs spåret

Buskridåer på spårets norra sida kommer att påverkas av projektet. Det är av vikt att spara så många buskage och ridåer som möjligt för att bibehålla den småskaliga rumslighet som de bidrar till. De buskage som finns söder om befintligt spår ska därför om möjligt bevaras och skyddas under anläggning.

3.5.2 Invasiva arter

Det finns fyra invasiva arter i projektets västra delar. Såväl jätteloka, blomsterlupin, kanadensiskt gullris och vresros behöver hanteras. Spridningsrisk ska minimeras genom att massor och växtdelar inte återanvänds

inom området. Aktuella vägledande råd från länsstyrelsen och naturvårdsverket ska följas. Jordmassor från platser där invasiva arter har påträffats samt området i direkt anslutning till dessa, som kan innehålla rötter och frön från denna art, ska hanteras separat och får inte blandas med andra massor. Dessa massor får inte återanvändas utan ska transporteras till deponi. Inga rotdelar får finnas kvar.

3.5.3 Gröngjorda ytor

Återställningsytor

För de ytor som påverkas men inte ska hårdgöras ska befintlig jordmån/matjord inom projektet innehållande fröbank användas för återetablering. Det översta lagret jordmån/matjord ska därför hanteras separat från underliggande terrassmassor vid upplag. Om massor inom projektet inte räcker till ska en AMA B jord användas som växtbädd. Den ska sedan besås med ängfröblandning avsedd för soliga, torra och karga lägen och ha ett högt innehåll av blommande arter.

Där buskage eller trädridåer har påverkats under byggskedet och möjlighet finns att återställa till likvärdigt ska buskar/träd av samma arter som återfinns i området planteras.

3.6 Byggtid, upplag och etablering

Det är eftersträvnansvärt att inga ytterligare ytor än vad som krävs i markanspråk för färdig anläggning tas i anspråk för upplag och etablering under byggtiden. Om ytterligare ytor krävs ska dessa i första hand förläggas på redan hårdgjorda ytor.

Upplag av jordar som ska återanvändas ska hanteras så att den övre växtjorden, innehållande fröbank, ska hanteras separat från den undre växtjorden (mineraljorden). Detta för att massorna ska kunna användas i samma ordning vid växtbäddsanläggning och återetablering av grönytor.

3.7 Drift och underhåll

Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll kan utföras på ett effektivt, miljö- och arbetsmiljömässigt riktigt sätt.

Järnvägens sidoområden kommer inom säkerhetsområdet att hållas fria från träd. Ängs och långgräsytor ska hållas fria från sly och slås en gång per år under andra hälften av sommaren.

4 Fortsatt arbete

I förfrågningsunderlaget ska gestaltningsprogrammets intentioner arbetas in i handlingar såsom teknisk beskrivning och ritningar. För att intentionerna ska förverkligas behövs tydliga krav formuleras kring vilket slutresultat som eftersträvas. Tekniska krav och ritningar specificeras avseende återställning av befintliga naturvärden och anpassning till landskapet. Exempel på tekniska krav är återställning av befintlig jordmån och vegetation. Krav på ekologisk kompetens ska ställas på projektör respektive entreprenör som utför anläggningen. Behov av och utförande av röjning samt andra åtgärder i natur och vegetation ska också beskrivas i förfrågningsunderlaget samt utföras av auktoriserad arborist.

I förfrågningsunderlag/bygghandling ska det tydligt framgå hur avbansningsmassor ska tillvaratas samt varför. Detta dels för att återanvändbara jordmånens fröbank ska få en god chans till återetablering men även för ändamålsenlig hantering av invasiva arter. Därför är det också viktigt att i ett tidigt skede hantera behov av ytor för upplag och annan etablering i samband med anläggning. Hanteringen av invasiva arter ska ske enligt senaste instruktioner från berörda myndigheter. En kontrollplan för skyddade och invasiva arter ska tas fram.

Eventuella åtgärder som följd av projektets intrång i åkerholmen behöver förankras med Länsstyrelsen. Vidare behöver det utredas om och i så fall hur delar av åkerholmen kan bevaras och eventuellt flyttas till annan plats. Detta behöver utföras utav någon med ekologisk kompetens.

Det behöver säkerställas att det skyddsvärda döda trädet inte tar skada. Detta behöver beaktas under såväl projektering som anläggning.

5 Källor

Hemsidor

Naturvårdsverket. Invasiva främmande arter. Naturvårdsverket. <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/invasiva-frammande-arter/> (2023-02-08)

Naturvårdsverket, Skyddad natur. Naturvårdsverket. <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> (2023-02-08)

Rapporter

Trafikverket, *Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt*. Trafikverket, 2014. https://bransch.trafikverket.se/contentassets/5fac6ff7e66b45cc960358a7a98a6350/handbok_för_gestaltungsarbete_och_gestaltungsprogram_i_infrastrukturprojekt.pdf (hämtad 2022)

Tyréns Sverige AB, (Arbetsmaterial) *Plan- och miljöbeskrivning, SAM-RÅDSHANDLING, Blekinge kustbana, Bredåkra-Kallinge, nytt mötesspår .Ronneby kommun, Blekinge län*. Trafikverket, 2023-05-25

Tyréns Sverige AB, *PM SPÅRTEKNIK, Blekinge kustbana, Bredåkra-Kallinge, nytt mötesspår .Ronneby kommun, Blekinge län*. Trafikverket, 2023-02-14.

Ekoll AB, *Naturvärdesinventering inför nytt mötesspår längs Blekinge kustbana – området Bredåkra-Kallinge*, Ekoll AB, 2021-10-27.

Tyréns Sverige AB, *Inledande Landskapsanalys & PM Gestaltungsavsikter, Blekinge kustbana Bredåkra - Kallinge, nytt mötesspår, Ronneby Kommun*. Trafikverket 2021-12-17

Tyréns Sverige AB, *PM Byggnadsinventering Kulturmiljö, Blekinge kustbana, Bredåkra-Kallinge, nytt mötesspår .Ronneby kommun, Blekinge län*. Trafikverket, 2022-01-13

