

Kulturlandskapsinventering MKB-underlag

Järnvägsutredning dubbelspår
Västkustbanan, delen Ängelholm - Maria
Ängelholms och Helsingborgs kommuner
Skåne



Lasse Wallin och Margareta Olsson
22 maj 2006

Kulturlandskapsinventering MKB-underlag

Järnvägsutredning dubbelspår Väst kustbanan delen Ängelholm - Maria Ängelholms och Helsingborgs kommuner Skåne

Lasse Wallin och Margareta Olsson

Omslagsbilden visar den nu nedlagda ICA-affären på västra sidan om järnvägen i Kattarps stationssamhälle. Foto från öster.

Kulturlandskapsinventering MKB-underlag

Järnvägsutredning dubbelspår Västkustbanan delen Ängelholm - Maria Ängelholms och Helsingborgs kommuner Skåne

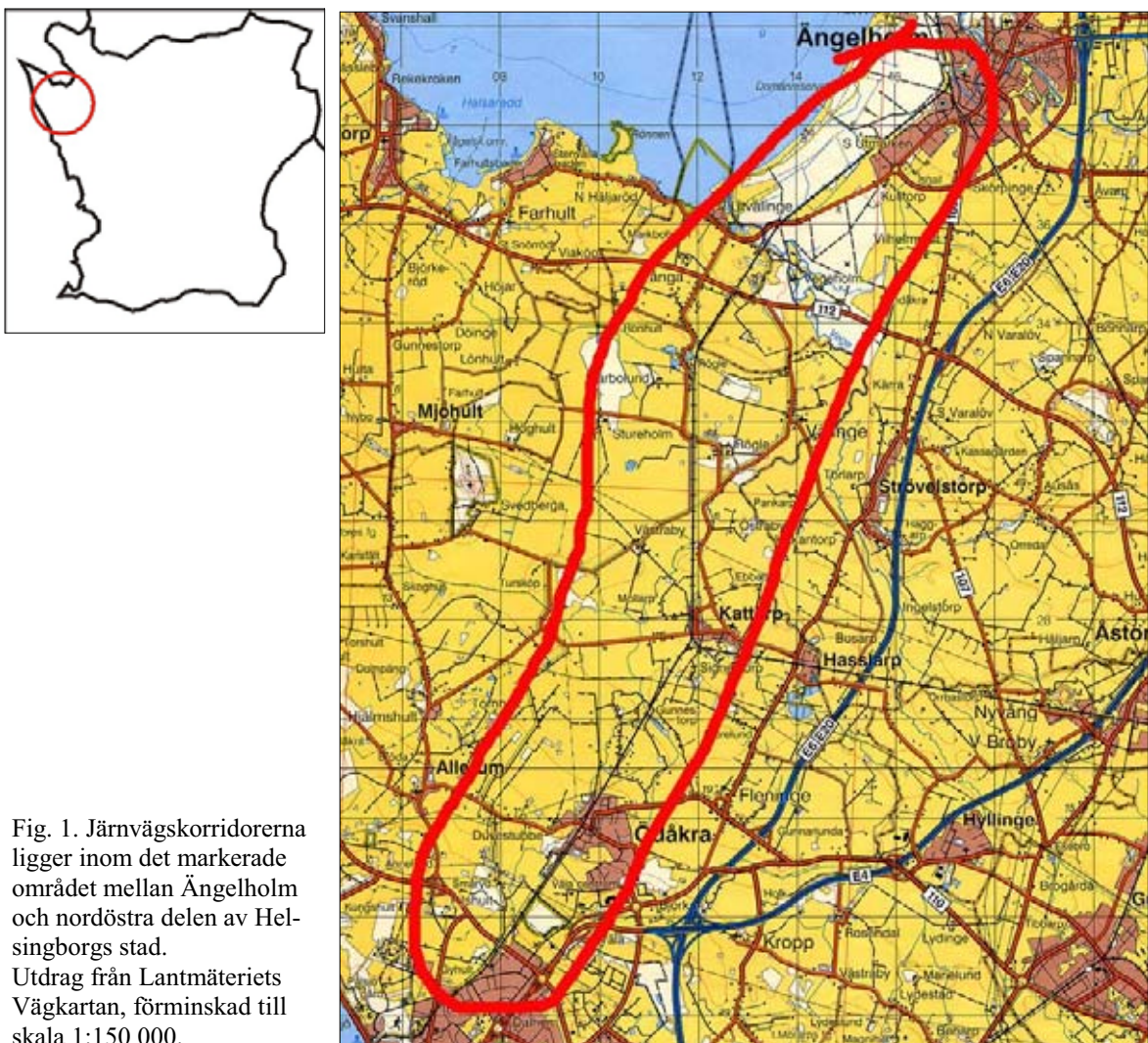


Fig. 1. Järnvägskorridorerna ligger inom det markerade området mellan Ängelholm och nordöstra delen av Helsingborgs stad. Utdrag från Lantmäteriets Vägkartan, förminskad till skala 1:150 000.

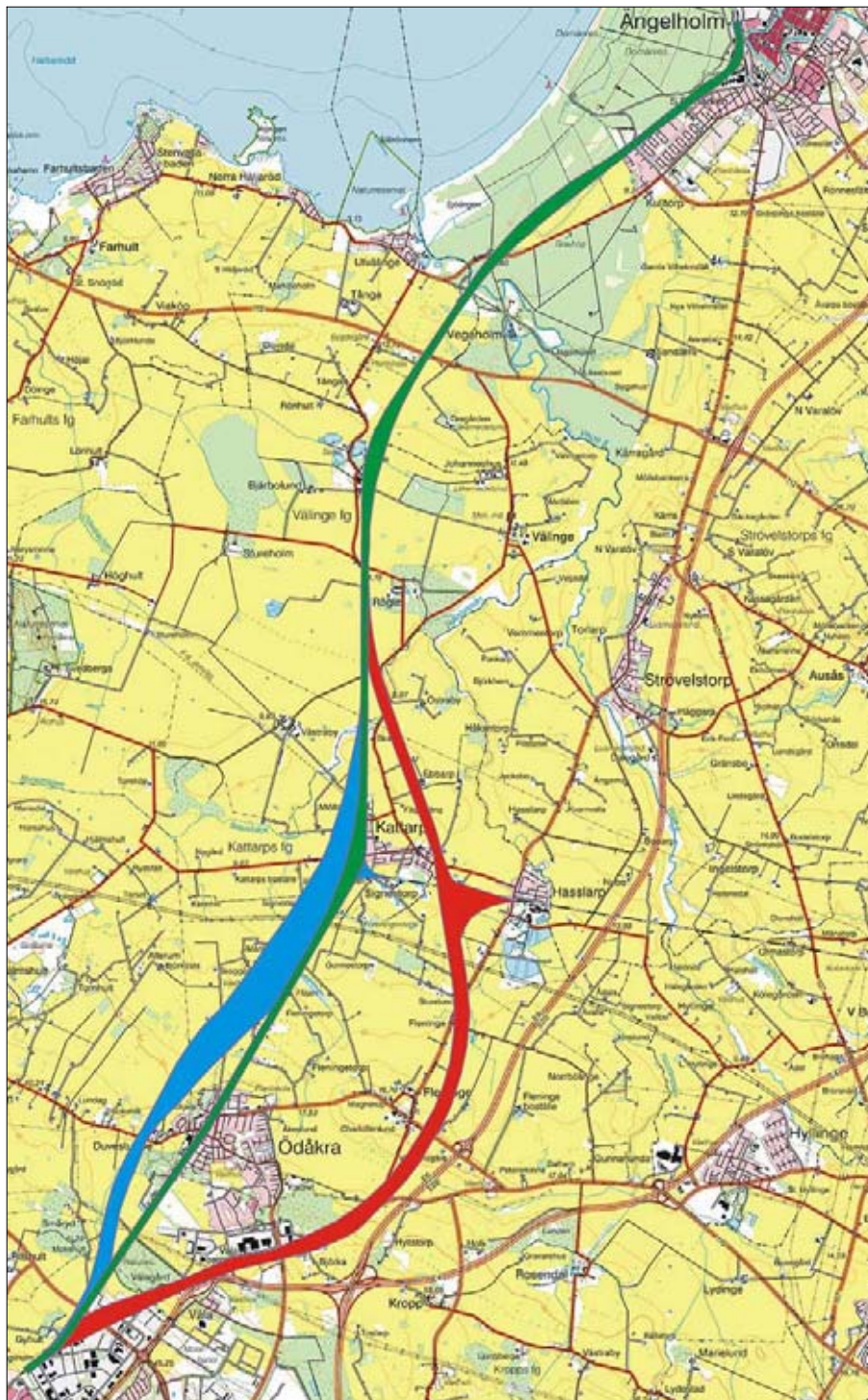


Fig. 2. Utredningskorridorerna. Korridorerna UA1 och UA2 är markerade med grönt. Det som skiljer dem åt är att UA2 passerar genom Ödåkra i olika nedgrävningalternativ. UA3 är blåmarkerat och UA4 rött. Korridorerna är inlagda på Lantmäteriets Terrängkartan, förminskad till 1:100 000.

Inledning

Banverket planerar för dubbelspårsförbindelse på Västkustbanan mellan Ängelholm och Maria i nordöstra delen av Helsingborg. På uppdrag av Banverket gör Tyréns Infrastruktur AB en funktions och teknikutredning, en MKB och en järnvägsutredning. Vi är underkonsult till Tyréns vad gäller kulturmiljöfrågorna i dessa tre utredningsdelar. Fyra korridoralternativ för järnvägssträckningen, UA1– UA4 har bearbetats i processen, se fig. 2. I MKB-skedet är två korridorer kvar UA1 och UA3, de övriga har avfärdats efterhand.

Korridoren UA1 innebär utbyggnad utmed befintlig sträckning och UA3 innebär att man följer befintlig sträckning från Ängelholm och fram till en punkt strax norr om Kattarp och därefter passerar Kattarp och Ödåkra strax väster om befintlig sträckning. Alternativet UA2 följde även det befintliga sträckningen men här fanns olika nedgrävda alternativ genom Ödåkra. Slutligen var alternativ UA4 ett östligt alternativ som passerade Kattarp på östsidan och sedan, över Fleninge, passerade även Ödåkra på östra sidan.

Arbetet är beställt av Tyréns Infrastruktur AB. Fältarbetet har utförts i omgångar under sommaren, hösten och vintern 2005. En byggnadsinventering i Ödåkra har utförts under våren 2006. Arbetena har utförts under ledning av Margareta Olsson och Lasse Wallin.

Syfte

Järnvägen mellan Ängelholm och Maria i nordöstra Helsingborg är en del av Västkustbanan, som i sin helhet skall byggas ut till dubbelspår. Järnvägen passerar genom ett kulturlandskap med komponenter från många tidsperioder från stenålder till idag

Vårt arbete består i att ta fram och analysera information som skall bilda underlag för kulturmiljödelen i järnvägsutredning och miljökonsekvensbeskrivning.

Metod

Arbetet har bestått av en kart- och arkivgenomgång, en fältinventering där topografiska iakttagelser och arkivstudier ligger till grund för en kulturlandskapsanalys, en arkeologisk utredning i form av fältinventering, en byggnadsinventering inom delar av Ödåkra tätort samt analys och rapportskrivning.

I kartanalysen har följande kartor använts: historiskt kartmaterial från Lantmäteriet, Skånska Rekognosceringskartan 1812-1820, Generalstabens kartor 1865-1950, Häradskartan, Arrhenius fosfatkarta, Jordartskartan från SGU, Fornminneskartan samt den moderna Fastighetskartan.

Vårt arbete består av tre huvuddelar: arkivstudier, fältinventering samt analys och rapportskrivning. För miljökonsekvensbeskrivningen är landskapets synliga komponenter viktiga. De omfattande förändringar som skedde under slutet av 1700-talet och början av 1800-talet medförde stora och bestående konsekvenser för kulturlandskapet och det är detta landskapsmönster som dominerar i utredningsområdet. Resultaten från byggnadsinventeringen presenteras översiktligt i denna rapport och i detalj i sin helhet i en separat rapport.

Landskapshistoria

Det landskapsavsnitt som berörs av järnvägen har utnyttjats under lång tid. Förhistoriska lämningar finns bland annat i form av gravhögar, flintföremål i marken och under mark dolda boplatser. Fornlämningarnas fördelning speglar ett äldre landskap, där stora områden varit sankmark och den styva lerjorden först i sen tid odlats upp.

De lägen man valt för boplatser och gravar har varierat. Under förhistorisk tid har olika delar av området varit attraktivt, beroende på topografi, jordart och närhet till vatten. I jämförelse med förhållandena i sydvästra Skåne har landskapsutnyttjandet inte varit lika intensivt, vilket resulterar i att antalet lämningar här är färre.

Stenålder

Jägerstenåldern varade i Sydsandinavien i mer än 8 000 år. Landskapet förändrades under årtusendena från tundra med dvärbjörkar och mossor till varm, tät lövskog. Man levde på jakt, fiske och insamling av örter och växter. Människorna uppehöll sig främst i områdena längs kusterna och vid vattendrag, med möjligheter till ett varierat näringsuttag.

Vid äldre stenålderns slut gick strandlinjen högre än idag, och delar av slätten stod under vatten. De äldsta fynden är från denna period; bland annat har Skäldervikens södra stränder utnyttjats under flera faser av stenåldern.

Förändringen från jägare och samlare till att vara bofast bonde skedde successivt. Jakt, fiske och samlande bidrog till försörjningen, och under lång tid kom boskapsskötseln att vara den viktigaste delen av ekonomin. Genom röjning och svedjebruk skapades betesmarker och små odlingsytor som öppnade landskapet. Marken kunde odlas under en tid, för att sedan lämnas i långa trädesperioder. På så sätt flyttade bosättningarna runt. Genom fynd av bland annat olika typer av flintyxor, kan vi se hur den jordbrukande befolkningen gradvis etablerades i området. På de lättare jordarna utmed Vege å och Hasslarpsåns norra del finns flera registrerade boplatser med fynd från stenåldern.

Bronsålder

Jordbruket och boskapsskötseln blev under bronsåldern allt viktigare för försörjningen. Den fortsatta uppodlingen gav ett alltmer öppet landskap. Bebyggelsen började ta formen av en gård, så som vi känner den från senare perioder. Man började nu också flytta samman i byar. Bosättningarna flyttade runt, kanske inom ett större område där man efterhand återkom till de tidigare platserna. Under äldre bronsålder uppfördes stora gravhögar. Ett stråk med högar finns utmed kusten norr om Helsingborg, och i anslutning till Vege å ligger ytterligare gravhögar.

Järnålder

Järnålderns landskap var öppet, med rikligt med våtmarker och mindre vattendrag. De små åkrarna låg samlade kring bebyggelsen. Betes- och slättermarkerna upptog däremot stora arealer. Under

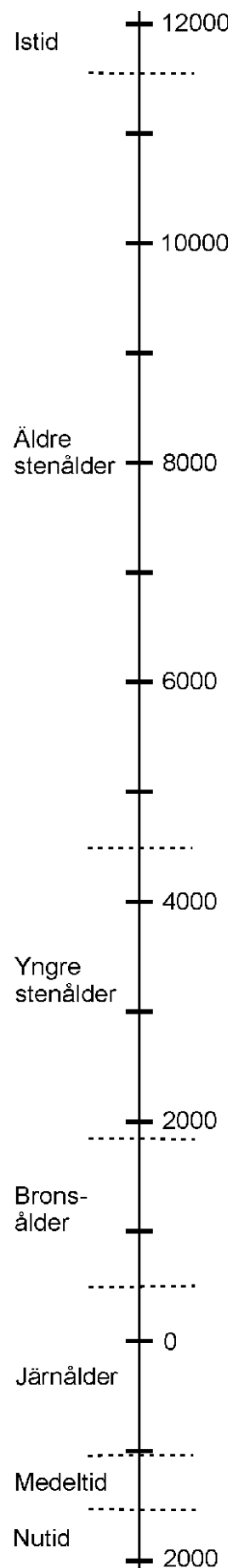




Fig. 3. Kulla Fälad var en stor allmänning som betades av gårdarna och byarna i området. Ödåkra och Kattarp är exempel på byar som låg i områdets östra kant. Inom fäladen fanns ensamliggande gårdar som Skogsgömmaregården. Skiftesreformerna, som genomfördes relativt sent i området, förändrade markanvändningen radikalt i och med att även fäladsmarken lades ut som åkermark. Förändringen var helt genomförd först in på 1920-talet. Utsnitt från Skånska Rekognosceringskartan från 1812-1820, förminskad till skala 1:50 000.

järnålder förändrades sättet att odla successivt. Framstegen bestod bland annat i bättre metoder för markbearbetning och större kunskap om gödsling. Detta ledde i sin tur till en expansion av jordbruket och en befolkningstillväxt. Med gödslade åkrar krävdes inte längre lika långa trädesperioder och byarna behövde därför inte flytta så ofta eller över så stora områden som tidigare. Därmed kom de att bli mer och mer stationära.

Medeltid till idag

Under slutet av vikingatiden och början av tidiga medeltiden fastlades efter hand en bebyggelsestruktur som i sina huvuddrag kom att finnas kvar fram till den agrara revolutionen under slutet av 1700-talet och första halvan av 1800-talet. En expanderande kungamakt tillsammans med kyrkan hade gemensamma intressen av att kontrollera rikets invånare för försvar, skatteindrivning, uppbyggnad av församlingar med mera. Den mesta bebyggelsen samlades i byar och byarnas mark delades upp i inmark och utmark. Inmarken var åker och äng där varje gård hade sina respektive delar. Utmarken var gemensamt utnyttjad för bete, ved- och virkestäkt och så vidare. Med olika förutsättningar inom Skåne kom bebyggelseutvecklingen inte att bli likadan i hela landskapet.

Områdena mellan Helsingborg och Ängelholm tillhörde de delar som, åtminstone sedan 1700-talet räknades till Skånes risbygd. I risbygden var boskapsskötseln den dominerande inkomstkällan medan åkerbruket var mest betydelsefullt i slättbygden och förädlingen av

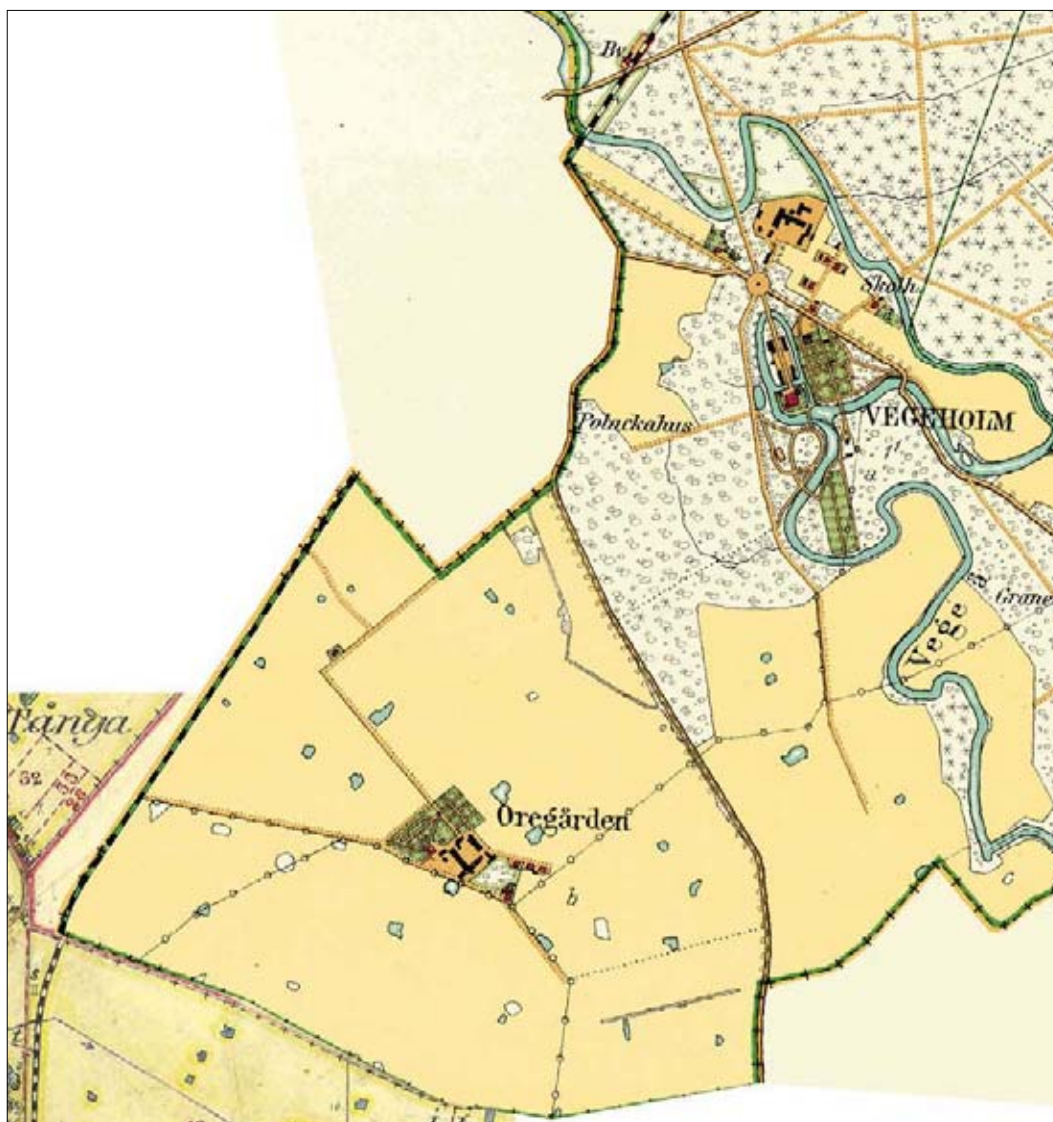


Fig. 4. Utsnitt från Häradskartan med Vegeholms gods och Öregården som skapades under Vegeholm efter skiftesreformerna. Skala 1:20 000.

råvaror från skogen i skogsbygden. Inom stora delar av Skånes risbygder fanns gemensamt utnyttjade utmarker, fälader efter *fælles* med betydelsen gemensam. På Kullahalvön fanns den stora Kulla fälad som var gemensam för nio socknar från Öresund norr om Helsingborg och fram till Skälderviken. Fälleden var ett hedliknande betesområde. Åkermarken till varje by var liten och ofta utspridd till de platser som var odlingsbara med tidens metoder.

Skiftesreformerna kom att genomföras sent i området, först fram emot 1860 var de flesta byarna skiftade. Omvandlingen till den fullåkersbygd som finns idag fullbordades under 1920-talet då utveckling av dräneringsteknik och jordbrukets maskinpark hade gjort detta möjligt.

Två äldre sätesgårdar är belägna i områdets närhet, Vegeholm och Rögge. Båda har medeltida ursprung och utgör idag intresseområden för den regionala kulturminnesvården. Landskapet kring Vegeholm karaktäriseras av den månghundraåriga storgodsdriften med synliga element från olika tider. I anslutning till korridorerna finns sandflyktsplanteringar



Fig. 5. Byn Västraby enligt en geometrisk karta från 1702. Byns gårdar ligger samlade kring den öppna bygatan på kartans nedre del. Åkermarken är markerad med grå färg och uppdelad i smala ägor markerade med respektive gårdsnummer. Även ängsmarken, grönt, är uppdelad på detta sätt. Djuren betade på fåluden. Observera att kartan inte är orienterad i nord-syd. Hela byn tillhörde Rögle gods. Skala 1:20 000, originalet i Lantmäteriarkivet är i skala 1:4 000.



Fig. 6. I samband med skiftesreformererna avhyste godset alla brukarna i byn Västraby och skapade en plattgård för att bruka hela byns mark. De avhysta brukarna användes som arbetskraft på gården. Mönstret som syns tydligt även på dagens Fastighetskartan är här redovisat på Häradskartan från 1910, förminskad till skala 1:40 000.

och stora sammanhängande åkerarealer som skapats när Kulla fälad odlats upp, exempelvis kring Oregården söder om sätesgården. Rögles representerar en yngre tidshorisont, här dominerar landskapet av 1800- och 1900-talens uppodling av Kulla fälad. En plattgård, Västraby, har bildats efter avhysning av bönderna i byn med samma namn. Västraby har en struktur som är karaktäristisk för plattgårdar. Rögles har även haft en stor tegelindustri. Godset ägdes under en 40-årsperiod av en av de mest betydande industrimännen i Helsingborg, konsul Petter Olsson. Han spelade bland annat en viktig roll i järnvägsbyggandet och utökade verksamheten inom godset och tegelbruket.

Skiftesreformerna, uppodlingen av fäladmarkerna och jordbrukets tekniska utveckling ledde till befolkningsökning som delvis svarade mot ett ökat behov av arbetskraft. Detta fick bland annat följder som hemmansklyvning och en ökad gatehusbebyggelse och samlingar av småbrukar- och lantarbetarebebyggelse. Ett sådant område ligger vid Fleningetorp-Skogsgömmaregården omedelbart norr om Ödåkra.

Vägnätet i området är delvis gammalt. Äldst belägg har föregångaren till dagens E6, gamla riksväg 2, som här förbinder Helsingborg med Ängelholm över Fleninge, Hasslarp och Strövelstorp. Vägen finns

Fig. 8. På Gerhard Buhrmans Skånekarta syns delar av vägnät som fortfarande existerar. Bland annat föregångaren till väg E6, vägen från Helsingborg, förbi Vegeholm och mot Ängelholm.

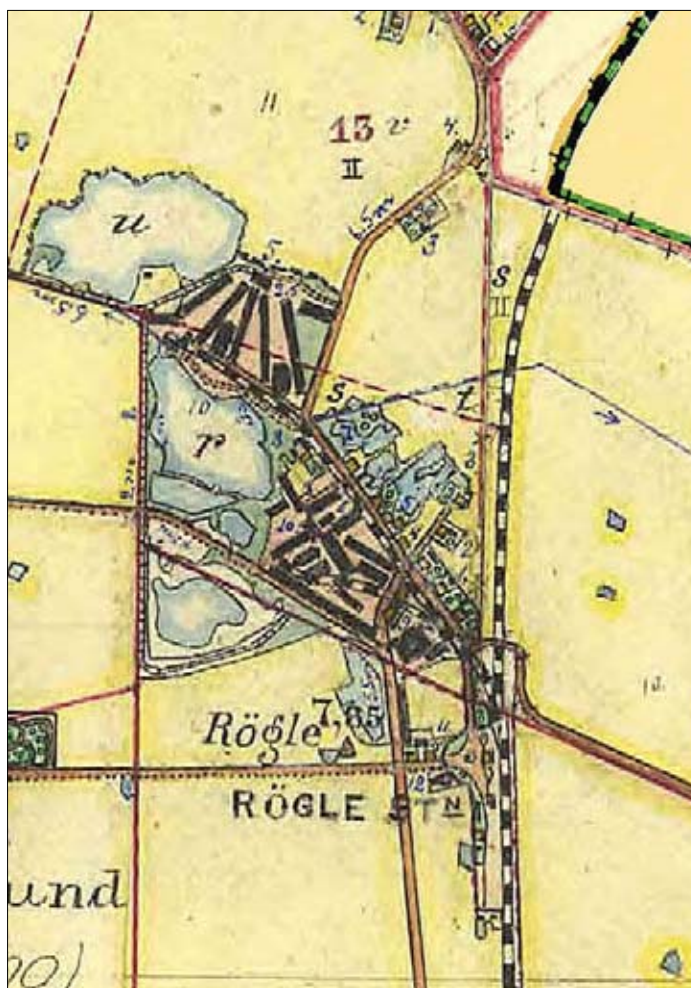


Fig. 7. Det fanns ett tegelbruk i Rögles redan under 1700-talens andra hälft. Det nya bruket fick spridning av sina produkter via järnvägen. Här syns Rögles tegelbruk på Häradskartan från 1910 med lertäkter, torklador, ugnar och industrispår från lertäkterna till norra fabriksområdet. Bruket har även ett eget stickspår från stationen. Skala 1:10 000.



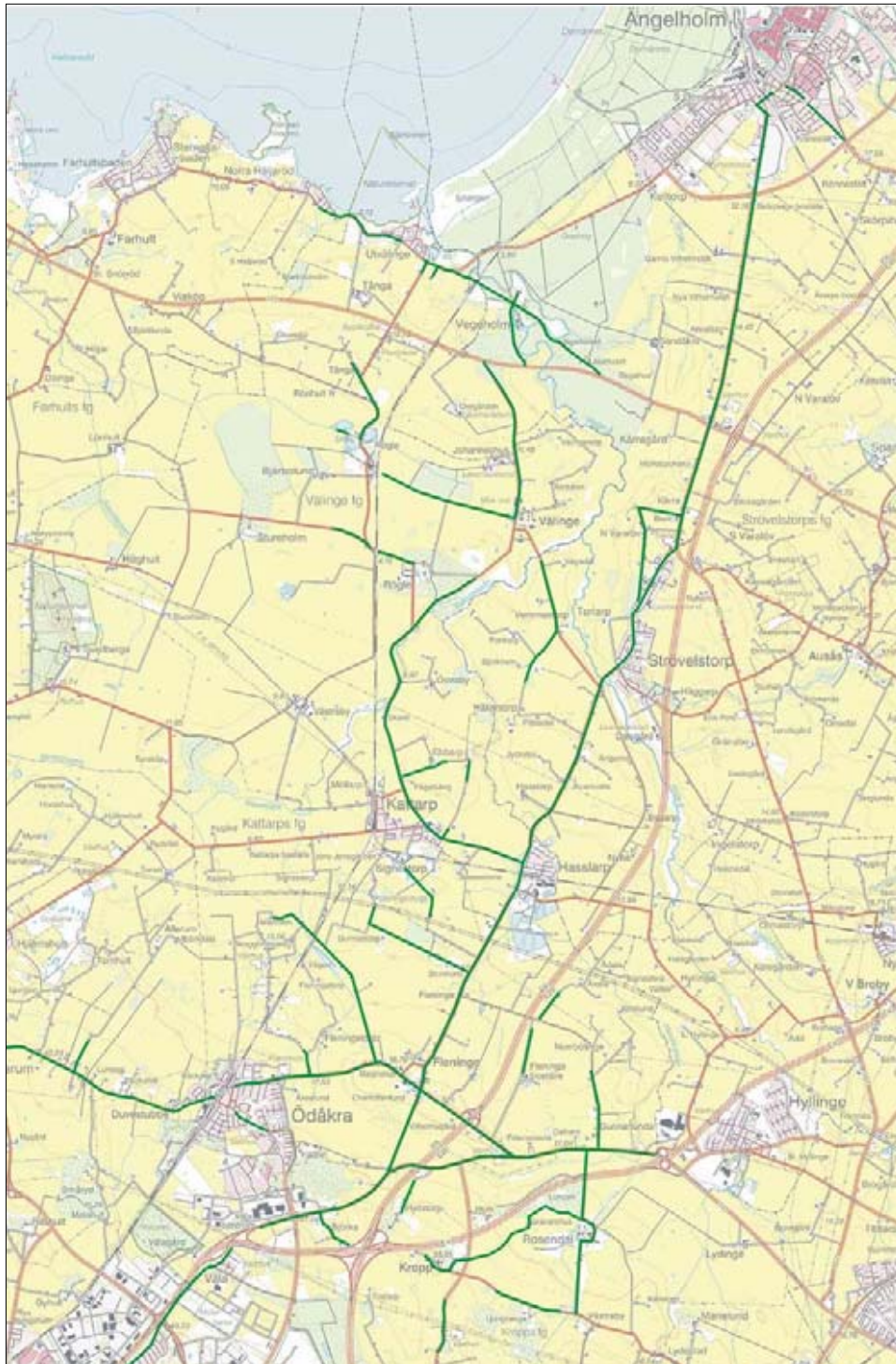


Fig. 9. Det äldre vägnätet. Bevarade sträckningar från Skånska Rekognosceringskartan 1812-1820, se texten. De äldre vägsträckningarna är markerade med gröna linjer på Lantmäteriets Vägkartan. Givetvis har ingen av delsträckorna samma vägstandard som under 1800-talets början. Skala 1:100 000.



Fig. 10. Den gamla vägbron över Vegeå sedd från järnvägen. Bron berörs inte av korridoren.

markerad på Gerhard Buhrmans Skånekarta från 1684 och har åtminstone medeltida anor. På Buhrmans karta har vägen en något västligare dragning norr om övergången av Vegeå å vid Strövelstorp, se fig. 8. Flera av dagens vägar är även markerade på Skånska Rekognosceringskartan från 1812-1820. Dessa vägar ligger till största delen mellan Västkustbanan och gamla riksvägen. Längre åt väster vidtog Kulla Fälad där behovet av vägar inte var så stort som mellan de gamla byarna. Vägverket har gjort en inventering av det statliga skånska vägnätet (Vägen – ett kulturarv) där man klassificerar kulturvägar i tre klasser, I+, I och II. Det finns inte någon väg av den högsta klassen i området, men däremot en av klass I och flera klass II-vägar, se fig. WW. Klass I-vägen utgår från Rögle sätesgård och löper västerut förbi gårdarna Stureholm och Höghult och vidare mot Mjöhult. Kartuppgifterna om det äldre vägnätet i den här rapporten bygger direkt på uppgifterna i det historiska kartmaterialet och avviker därför i detaljer från Vägverkets inventering.

En bevarandevärd vägbro finns invid järnvägen vid övergången av Vegeå å. Det är en fackverksbro av nitade stålbalkar. Bron är från 1908 och den enda kvarvarande vägbron av fackverk med parabelbåge i Skåne. Den är välbevarad men svår att se om man inte kommer med tåg.

Järnvägsutbyggnaden i området tog fart 1885 med Helsingborg-Hessleholms Järnväg på sträckan Helsingborg-Kattarp-Åstorp. Samma år öppnade Skåne-Hallands Järnväg med sträckan Helsingborgs-Kattarp-Ängelholm. Västkustbanan byggdes i etapper av enskilda järnvägsbolag och förstatligades 1896. Järnvägen Kattarp-Höganäs existerade 1885 till 1972.

Järnvägsbyggandet betydde mycket för handel och industriutbyggnad. Tydligast syns detta inom sockerindustrin där tillgången på rinnande vatten och transportmöjligheter var lokaliseringfaktorer. Hasslarps strösockerbruk etablerades 1895, tio år efter järnvägen. Järnvägens betydelse för tegelbruket i Rögle har nämnts ovan. I Ödåkra anlades en spritfabrik 1887. Från 1910 fram till nedläggningen 1977 fanns här en stor spritförädlingsfabrik. Industrietableringarna medförde utbyggnader i Ödåkra, Kattarp, Hasslarp och Rögle.

Under de senaste femtio åren har strukturrationaliseringar inom jordbruket medfört ägosammanslagningar vilket skapat större sammanhängande åkrar än tidigare. Motorvägsbyggen har påverkat handel och boende. Helsingborg har vuxit ut mot nordöst med bostäder och verksamheter bland annat i Berga och Väla. Ödåkra har omvandlats från ett industrisamhälle till förort. Rationaliseringar inom sockerindustrin och den slutliga nedläggningen av Hasslarpsbruket har medfört befolkningsminskning i Hasslarp och Kattarp.

Intresseområden för kulturmiljövården

Korridorerna berör inte något område av riksintresse för kulturmiljövården. Sex stycken regionala intresseområden berörs däremot: Ängelholm, Vegeholm, Rögle, Hasslarp, Fleninge och Helsingborg. Det regionala intresseområdet utmed kusten, Per-Albinlinjen, tangeras av korridoren strax norr om Vegeholm. De regionala intresseområdena är markerade med gult på kartorna.

Kulturmiljö, effekter och konsekvenser

Texterna illustreras av utvikskartan fig. 18.

Befintlig korridor UA1 och UA2

Effekter

Den befintliga järnvägssträckningen har existerat i 120 år och är därmed ett etablerat trafikstråk och utgör därför också en barriär i olika avseenden. Barriäreffekterna har ökat med ökad hastighet hos tågen och färre plankorsningar. Den ökade tågtrafiken och högre hastigheten har gjort bullerdämpande åtgärder nödvändiga, framförallt i samhällena. Bullerskydden har utförts som vallar eller murar vilka i sig innebär visuella barriärer som exempelvis i Kattarp och Ödåkra. Om järnvägslinjen flyttas från samhällena kan dessa utvecklas mera fritt, men deras historia som stationssamhällen kan bli svåra att förstå.

Norr om Vegeå passeras gamla utmarksområden till Ängelholm. Dessa är sandområden som till stor del är gamla läplanteringar, Kronoskogen. Vid övergången av Vegeå ligger den gamla vägbron, fackverksbron av stål, strax norr om korridoren. Den bevarandevärda bron kan göras mera synlig genom buskröjning. På östra sidan av befintlig järnväg inkräktar korridoren upp till ca 80 meter på utkanten av det skogsområde som omger Vegeholm och som ingår i det regionala intresseområdet.

Söder om Vegeå tangeras två fornlämningar, Källstorps bytomt och en förhistorisk boplatz. En rätning av linjen berör åkermarken till Oregården, en stor arrendegård under Vegeholm som uppstått vid uppodling av denna del av Kulla fålad.



Fig. 11. Kattarps by ligger öster om stationssamhället. Utdrag från Härads-kartan från 1910. Skala 1:20 000.

Utmed en 4,5 kilometer lång sträcka passerar korridoren genom det regionala intresseområdet Rögle. Området är starkt präglad av storgodsdrift och de jordreformer som genomfördes under 1800-talet. Huvudgården Rögle med plattgården Västraby är viktiga komponenter i landskapet. De sydligaste fastigheterna utmed bygatan i brukssamhället Rögle ligger inom korridoren och hotas av en utbyggnad mot väster relativt dagens spår. Vägen mot Vålinge är en av de äldre vägarna i området, den är nu gång- och cykelväg. Strax söder om samhället korsar ytterligare en äldre väg korridoren, väg 1428. Vägen leder från Rögle gård och västerut, korsningen med järnvägen går på en modern bro.

Korridoren går genom den östligaste delen av åkermarken till plattgården Västraby.

I Kattarp berör korridoren bebyggelse på båda sidor om järnvägen eftersom korridoren här är bredare för att räta den kurva som finns i södra utfarten från byn. Kattarp är en by vars centrum har förskjutits under århundradena. Den gamla bytomten låg på nord- och östsidan av Kattarps mosse, med kyrkan längst ut i väster. Efter skiftesreformerna, när de flesta gårdarna har flyttats ut, växte 1800-talsbyn fram kring kyrkan. När järnvägslinjerna kom under mitten av 1880-talet blev Kattarp en knutpunkt. De två järnvägslinjerna korsades 800 meter väster om byn och omkring stationen växte ett stationssamhälle fram. Idag har 1800-talsbyn och stationssamhället vuxit samman.

Mellan Kattarp och Ödåkra ligger gården Fleningetorp som efter enskiftet 1808 hade en del av sin åkermark i små enheter på ömse sidor av en bäck genom ett äldre våtmarksområde. I två omgångar, på 1840- och 1850-talen, genomfördes hemmansklyvningar som resulterade i en småbrukarbebyggelse. Järnvägen drogs rakt genom detta område utan hänsyn till ägo gränserna. Ägobilden och den mesta bebyggelsen finns fortfarande kvar i mer eller mindre förändrat skick. Området illustrerar de ekonomiska förutsättningarna i ett intensivt jordbruksområde under 1800-talets andra hälft och början av 1900-talet. I norra delen av detta område går en av de äldre vägarna fram till gården Manhem.



Fig. 12. Ödåkra växte med industrialiseringen. Stickspåret till spritfabriken ligger väster om järnvägen i samhällets södra del. Utdrag från Häradskartan i skala 1:20 000.

Ödåkra är en medeltida by som långt in i historisk tid bara bestod av fyra gårdar fördelade på två tomter. Ortnamnets förled är bildat av öde, de öde eller övergivna åkrarna, troligen syftande på ödehemman eller liknande i byn. Byn växte med anläggandet av järnvägen och framförallt industrialiseringen som nämnts ovan. Kring järnvägen finns en bebyggelse som avspeglar stationssamhällets framväxt. Vägen från Fleninge genom byn tillhör det gamla vägsiktet.

Längst i söder berör korridoren Helsingborgs stadsområde, det sydligaste av de regionala kulturmiljöintressena som berörs av projektet. Gränsen för området följer gamla stadsgränsen. Sydöst om korridoren ligger Berga industriområde, utbyggt under de sista decennierna av 1900-talet. Tidigare var detta en del av övningsfältet till regementet på Berga, uppfört till Skånska Husarregementet K5, senare ombildat till K2. Utmed järnvägen fanns här en lastplats uppkallad efter den stora gården Gyhult i väster. Gyhults gård är känd sedan 1540-talet. Vid mitten av 1700-talet var det skatte- och rusthållshemman. Efter skiftesreformerna var det en av de större gårdarna i området.

Konsekvenser

Korridoren går genom södra delen av det regionala intresseområdet Ängelholm men detta får inga påtagliga konsekvenser för kulturmiljön. Vid uträtning av kurvan norr om Vegeå sker ett intrång i skogspartiet i utkanten av det regionala intresseområdet Vegeholm, konsekvensen är liten.

Två kända fornlämningar tangeras strax söder om Vegeå.

I den södra delen av samhället Rögle ligger några byggnader inom korridoren samtidigt som en tanke är att rätta kurvan vid samhället. Vid en sådan rätning kommer spårområdet längre från byggnaderna som då inte längre hotas. De ökade markingreppen i det regionala intresseområdet Rögle medför endast små konsekvenser. Varken godsmiljön eller strukturerna kring plattgården Västraby blir svårare att uppfatta. Det är emellertid viktigt att påpeka att eventuella bullerskyddande åtgärder i det öppna landskapspartiet kräver omsorgsfull anpassning för att inte medföra störningar för siktlinjer och liknande. Ett område där under mark dolda fornlämningar förväntas, ligger inom korridoren i intresseområdets sydligaste del.



Fig. 13. I Kattarp byggdes stationshuset på östsidan om spåren och godsmagasinet på västsidan. Därmed blev den östra delen platsen för de mera officiella byggnaderna som hotell och bank och de större villorna. Häradskartan från 1910 i skala 1:10 000.

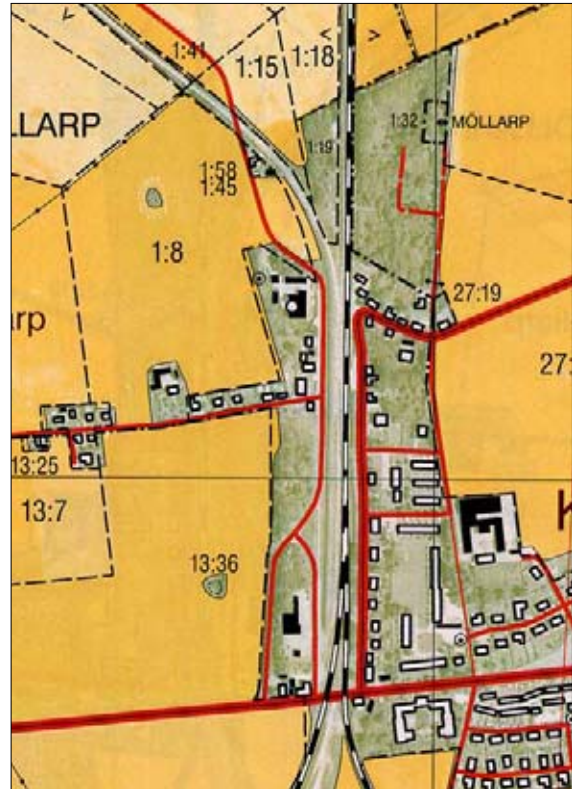


Fig. 14. Idag är godsmagasinet på järnvägens västra sida borta sedan flera år. Nyligen har även den gamla industribyggnaden längst i norr på västsidan rivits och affären i söder är nedlagd. Utsnitt från dagens Fastighetskartan i skala 1:10 000.

I Kattarp påverkas vägnät och byggnader på västsidan av spårområdet av en rätning av kurvan. Därmed försvinner bilden av det tvåsidiga stationssamhället med bostäder och offentliga inrättningar, som stationshus och järnvägshotell, på banans östsida och godsmagasinet, affär och industri på dess västsida. Den bebyggelse som växt fram utmed Mölllarpsvägen kommer att förlora sambandet med orten i övrigt. Redan dagens bullerdämpande åtgärder gör att de visuella barriärerna delar samhället i två delar.

Bebyggelsekoncentrationen vid Fleningetorp kommer att bli tydligare uppdelad i två delar av en bredare järnvägskorridor med färre korsningar. Bullerdämpande åtgärder blir svåra att genomföra utan att visuella barriärer skapas.

I Ödåkra tätort får den bredare korridoren följder för bebyggelsemiljön genom ökade krav på bullerskyddande åtgärder. Samhällets ursprung som stationssamhälle blir även svårare att förstå när plankorsningen mitt i byn försvinner.

I Ödåkras norra och södra delar kommer bebyggelsen att beröras av exploatering eller bullerskyddande åtgärder. I norr, kring Ginstgatan-Smidsgatan och Horsarydsvägens norra parti, är bebyggelsen varierad. Äldre hus ligger här blandade med moderna villor. Utmed Södra Rälsgatan i samhällets södra del, ligger ett par villor från förra sekelskiftet med mycket högt kulturhistoriskt värde. Vidare finns det på järnvägens västra sida, utmed Fabriksgatan, bebyggelse med kulturhistoriskt värde, huvudsakligen från 1900-talets förra hälft.



Fig. 15. Bebyggelse av skiftande ålder utmed Fabriksgatan i Ödåkra.

I de centrala delarna kommer bebyggelsen främst att påverkas av bullerdämpande åtgärder. Utmed Vintapparegatan ligger en rad hus med mycket stort kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen har en tydlig koppling till Ödåkra som stationssamhälle och den tidigare spritfabriken.

Konsekvenserna för det regionala intresseområdet Helsingborg blir små.

Åtgärder

Bullerdämpande åtgärder planeras omsorgsfullt för att minska konsekvenserna för kulturmiljön. Arkeologiska utredningar och förundersökningar utförs tidigt för att klargöra lämningarnas utbredning, bevarandegrad och art.

Västra korridoren, UA3

Effekter

Korridoren följer befintlig sträckning från Ängelholm fram till gränsen mellan Rögle och Västraby och påverkar där samma områden som korridoren utmed befintlig sträckning UA1 och UA2. Strax norr om Skavebäcken tar korridoren en västligare sträckning, och omedelbart söder om bäcken ligger ett område där fornlämningar under mark kan förväntas.

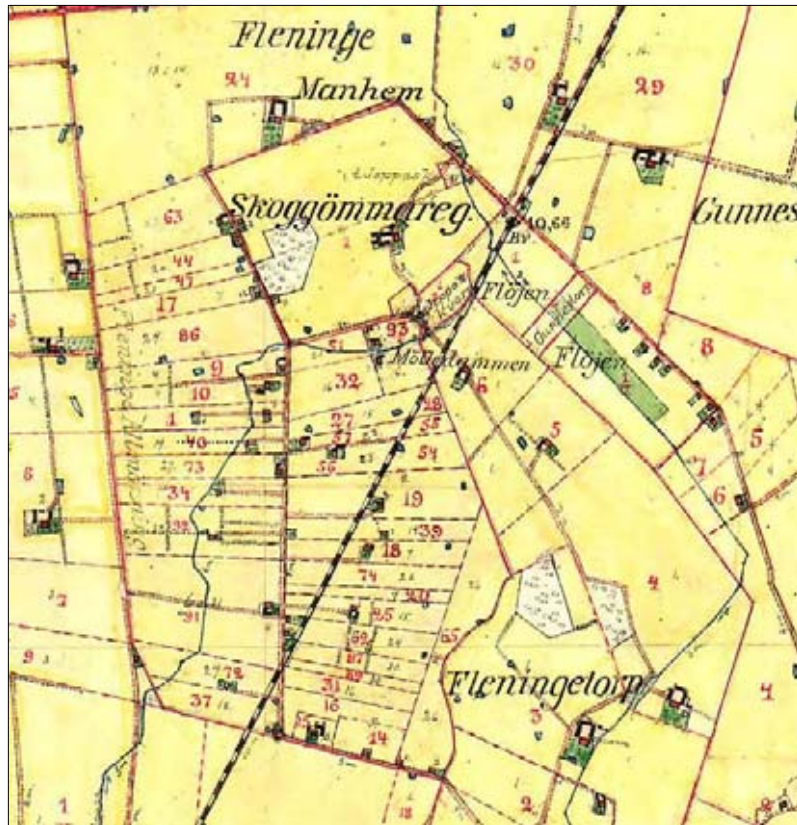


Fig. 16. Genom fastighetsklyvning av dålig jordbruksmark växte ett bebyggelseområde fram vid Fleningetorp-Skogsgömmaregården. Järnvägen drogs utan hänsyn genom bebyggelsen. Häradskartan i skala 1:20 000.

Korridoren passerar väster om Kattarp och berör bebyggelse utmed Möllarpsvägen och Västrabyvägen. Byggnaderna utgörs av villor från 1800-talets sista år och början av 1900-talet samt av en tvåvånings affärsbyggnad som nu står tom. På ett större höjdparti sydväst om samhället finns ett område som är lämpligt för fornlämningar.

Längre söderut passerar korridoren genom området Fleningetorp-Skogsgömmaregården med småbruksenheter från andra hälften av 1800-talet och början av 1900-talet. Skogsgömmaregården nämns i de skriftliga källorna första gången i slutet av 1500-talet och gårdstomten är idag registrerad fornlämning. Vägen till gården Manhem tillhör det äldre vägskiktet.

Ödåkra passeras strax väster om bebyggelsen och tätt inpå Duvestubbe gård och Duvestubbe skog. Frälsehemmanet Duvestubbe är känt sedan 1500-talet och har i stort sett legat på samma plats som dagens gård enligt en Geometrisk karta från 1738. Duvestubbe skog är ett parkområde sedan 1900-talets början. Vägen Fleninge-Ödåkra-Allerum tillhör det äldre vägskiktet. Ett område där fornlämningar kan förväntas finns där korridoren passerar vägen.

Där korridoren passerar mellan Väla skog och skogspartiet kring Småryd har två ytor med lämpliga lägen för fornlämningar markerats. Ytorna ligger i anslutning till ett mindre vattendrag som tidigare varit förbunden med ett större våtmarksområde i sydöst.

Korridoren ansluter till befintlig järnvägssträckning strax norr om väg 109 och påverkar det regionala intresseområdet Helsingborgs stad minimalt.

Konsekvenser

Konsekvenserna från Ängelholm fram till delningspunkten i höjd med Västraby gård är desamma som för utredningsalternativen UA1 och UA2.

Söder om Skavebäcken berör korridoren ett område där under mark dolda fornlämningar kan förväntas.

I Kattarp påverkas bebyggelsestrukturen utmed Möllarpsvägen. Byggnader kommer att rivas och sambandet mellan kvarvarande bebyggelse väster om den nya korridoren och samhället bryts. När järnvägen flyttas ut från samhället kan karaktären av stationssamhälle gå förlorad.

På återstoden av sträckan söderut berörs en känd fast fornfornlämning och fyra delytor där under mark dolda fornlämningar förväntas.

En ny järnvägskorridor kommer att skapas genom bebyggelseområdet vid Fleningetorp och flera fastigheter kommer att drabbas direkt av detta. Området kommer än en gång att fragmenteras av järnvägen.

Flyttningen av järnvägen ut från Ödåkra tätort innebär att bilden av stationssamhället kommer att bli svår att förstå. Vidare innebär det att en ny korridor skapas i landskapet vilket bland annat påverkar det småskaliga landskapspartiet söder om Allerumsvägen

Åtgärder

Linjedragningen genom bebyggelsen i Fleningetorpsområdet är viktig. Bullerdämpande åtgärder planeras omsorgsfullt för att minska konsekvenserna för kulturmiljön. Arkeologiska utredningar och förundersökningar utförs tidigt för att klargöra lämningarnas utbredning, bevarandegrad och art.

Östra Korridoren UA4

Den östra korridoren fanns med i arbetet fram till och med järnvägsutredningen för att där-
efter utgå. Utfört arbete redovisas här. Konsekvenser och åtgärdsförslag har ej formulerats.

Effekter

Korridoren följer befintlig sträckning från Ängelholm fram till Rögle gård där den viker av mot öster. Utmed en ungefär två kilometer lång sträcka skapas en ny linje inom det regionala intresseområdet Rögle, delvis inom åkermarken till plattgården Västraby. Vid Skavebäck berör korridoren en registrerad boplatz och ett område där fornlämningar kan förväntas.

Vägen från Välinge by, genom Kattarp och fram till Hasslarp tillhör det äldre vägsiktet och korsas två gånger av korridoren, först vid Östraby-Skave och sedan omedelbart öster om Kattarp.

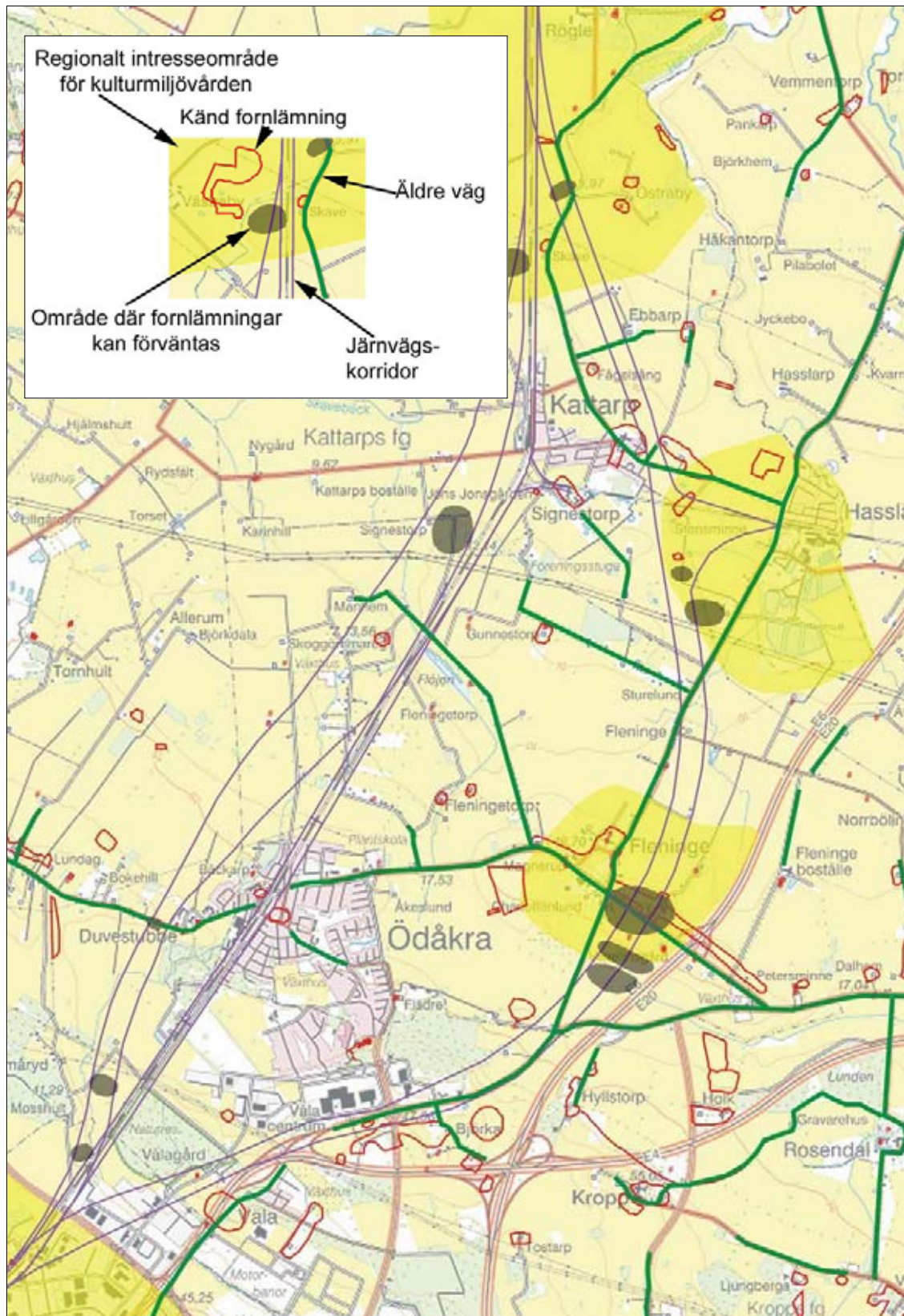


Fig. 17. Den östra korridoren, UA4, hade bland annat medfört stor påverkan på kulturmiljön vid Fleninge. Underlagskarta är Lantmäteriets Terrängkartan i skala 1:50 000.

Korridorrens passage förbi Kattarp sker öster om kyrkan och mellan de två delar av den gamla bytomten som är känd från äldre kartor. Ytterligare lämningar från byn kan finnas här.

Det regionala intresseområdet Hasslarp med miljön kring strösockerbruket påverkas av korridorrens anslutning till Helsingborgs-Hässleholmsbanan. De två kulturhistoriskt värdefulla gårdarna Magnilund och Stensminne samt åkermark berörs. Inom denna del av korridoren finns två ytor där fornlämningar kan förväntas. Ett marknamn på en äldre lantmäterikarta antyder också att det tidigare kan ha funnits fornlämningar.

Gamla riksvägen och ytterligare en äldre väg korsas ungefär mitt emellan Hasslarp och Fleninge.

Det regionala intresseområdet Fleninge delas i två delar av korridoren. Fleninge var en av de största byarna i Helsingborgsområdet, radbyn var drygt 2,3 kilometer lång. Byn har en lång tradition som trafikknut med gästgivaregård sedan 1600-talet och från mitten ett av Sveriges första motell. Den gamla vägen från Allerum, över Ödåkra, mot Bjuv tillhör det äldre vägsnittet och korsas här av korridoren. Inom och strax söder om Fleninge finns tre ytor där fornlämningar förväntas. I slutningen söder om byn har en flintyxa påträffats.

Strax söder om Fleninge korsar korridoren åter gamla riksvägen och följer sedan denna gamla vägsträckning förbi Väla centrum, över Väla gård med anslutande park och in i det regionala intresseområdet Helsingborg. Väla gård tillhör den grupp av storgårdar som växte fram i området efter skiftesreformerna. De kvarvarande byggnaderna har ett stort kulturhistoriskt värde, inte minst för förståelsen av bakgrunden till det naturreservat som ligger nordväst om gården. Vid Väla centrum tangerar korridoren bytomten för Björka by. Inom korridoren har delar av en boplats undersökts och ytterligare ett boplatsområde registrerats.

Källor

Helsingborgs kommun	Ortsanalys för Hasslarp, 2004 Ortsanalys för Ödåkra, 2004
Lantmäteriverket	Blå kartan Fastighetskartan Häradskartan Skånska Rekognosceringskartan 1812-1820
Länsstyrelsen i Skåne län	Kulturmiljöprogrammet, 2006
Sveriges Geologiska Undersökning	Jordartskartan Arrhenius fosfatkarta över Skånska jordar
Riksantikvarieämbetet	Fornminnesregistret, FMIS
Vägverket	Vägen - ett kulturarv

Arkeologiska termer

Nedan följer förklaringar till de specialtermer som används i rapporten.

Agrara revolutionen

Jordbruket omdanades på flera sätt under 1700- och 1800-talen. Förändringarna gällde jordäggande, odlingsystem, redskap och odlade växter. I Sverige skedde de flesta av dessa förändringar från de sista decennierna av 1700-talet och fram till 1800-talets mitt. Bland de mest omvälvande förändringarna var de olika skiftesreformerna. Skiftena syftade bland annat till att samla varje gårds jord till ett sammanhängande område.

Arkeologisk utredning

Om man misstänker att det finns fornlämningar på en yta som skall bebyggas eller schaktas, så skall en arkeologisk utredning genomföras. Utredningen kan utföras i två steg. Steg 1 omfattar vanligen inventering och steg 2 innebär provschaktsgrävning.

Boplatslägen

Områden som uppfyller boplatstkriterier för olika delar av förhistorisk och historisk tid, men där fyndmaterial eller annat bevis för bosättning inte påträffats, rubriceras boplatslägen.

Bytomt

I fornminnesregistret betecknar bytomt det troliga läget för en medeltida by. Kartuppgiften kommer från det äldre kartmaterialet och avspeglar i de flesta fall förhållandet under slutet av 1700- eller början av 1800-talet. De flesta av dagens byar har legat på samma plats sedan medeltidens början.

Förhistorisk tid

Som förhistorisk tid räknas i Sverige tiden fram till medeltiden. Från och med medeltiden finns det historiska källor som berättar om händelser och levnadsförhållanden. Exempel på historiska källor är skattelängder, brev och annan skriven information från tiden.

Huvudgård

Den största bebyggelse- eller driftsenheten inom ett gods. Huvudgården kunde antingen drivas som en storgård för sig eller vara centrum i ett mer spritt mönster med underlydande arrendegårdar. Huvudgården kunde också vara sätesgård.

Inägomark

Från medeltiden och fram till skiftesreformerna var inägomarken en beteckning på åker och äng. Inägomarken var enskilt ägd och inhägnad för att skyddas för betande djur.

Kulturlager

Kulturlager är de skikt av avfallsblandad jord som bildas när människan vistas på en plats en tid. Avfallsmaterialet är mer eller mindre nedbrutet och kan ofta innehålla keramikskärvor, kasserade eller borttappade metallföremål och liknande. Sot och kol från eldstäder har tillsammans med det förmultnade materialet färgat lagren mörka. Med hjälp av innehållet i kulturlagret kan arkeologen göra dateringar, se vad som föregått på platsen, avgöra vad man ätit och så vidare.

Plattgård

Större gård anlagd av godsägare som ersättning för en av denne nedlagd jordbruksby. Dessa större gårdar anlades främst under 1800-talet då godsen övergick till avsalujordbruk. De bönder som tidigare brukat jorden avhystes och blev inte sällan statare på den nya plattgården.

Sätesgård

Den gård på vilken adelsmannen själv bodde eller ”skrev sig”. Begreppet är synonymt med *säteri*, vilket dock är en kameral term, sammanhängande med de specifika regler för beskattning av sätesgårdarna som tillkommer under 1600-talet.

Utmark

Från medeltiden och fram till skiftesreformerna var utmarken den gemensamt ägda, icke odlade jorden, som oftast låg i utkanten av den mark som tillhörde byn. Utmarken användes till bete och ur skogen på utmarken togs ved och virke. Bysamfälligheten beslöt hur utmarken skulle utnyttjas.

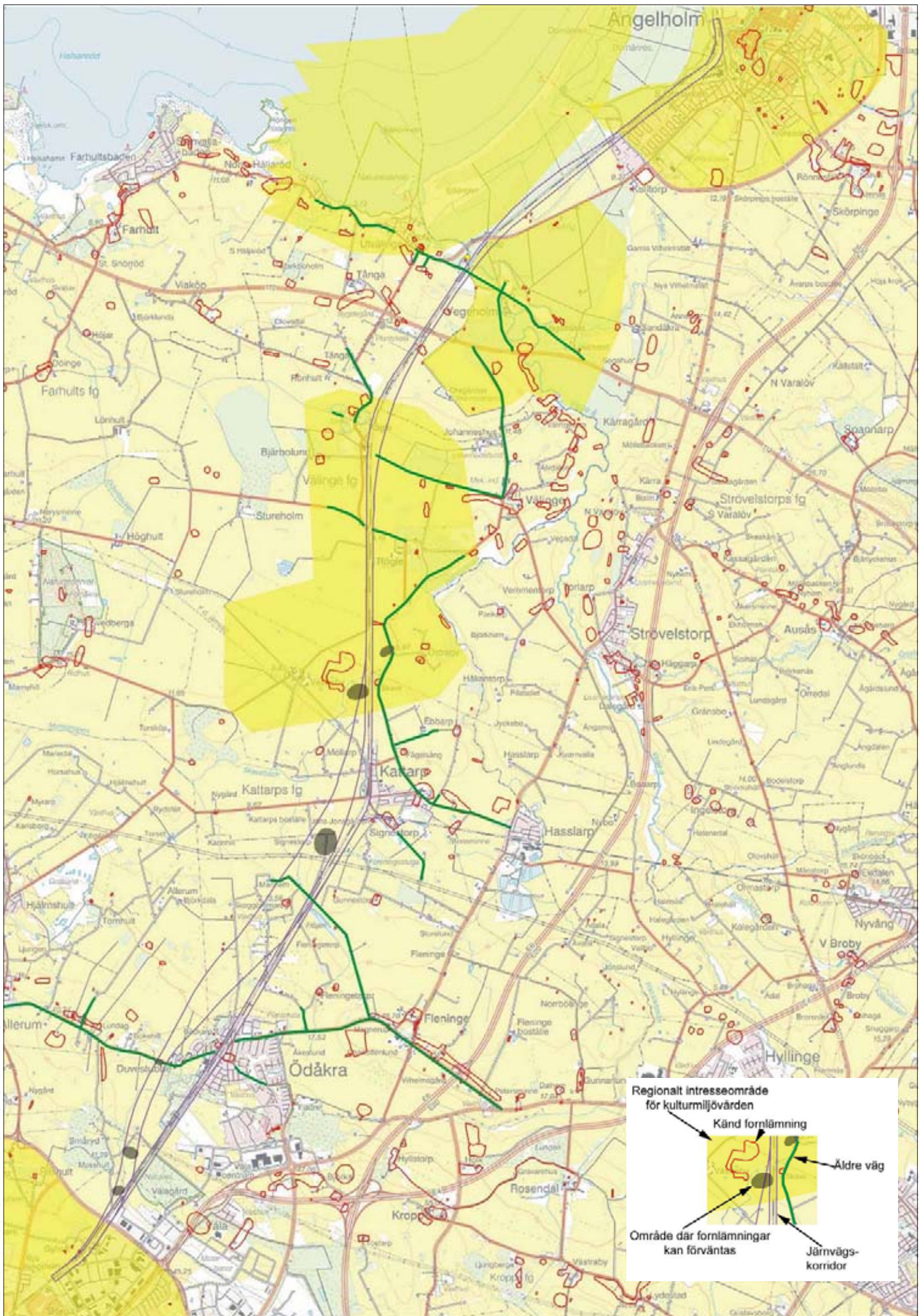


Fig. 18. Kulturlandskapskomponenter i och i anslutning till järnvägskorridorerna. Underlag: Terrängkartan i skala 1:50 000.

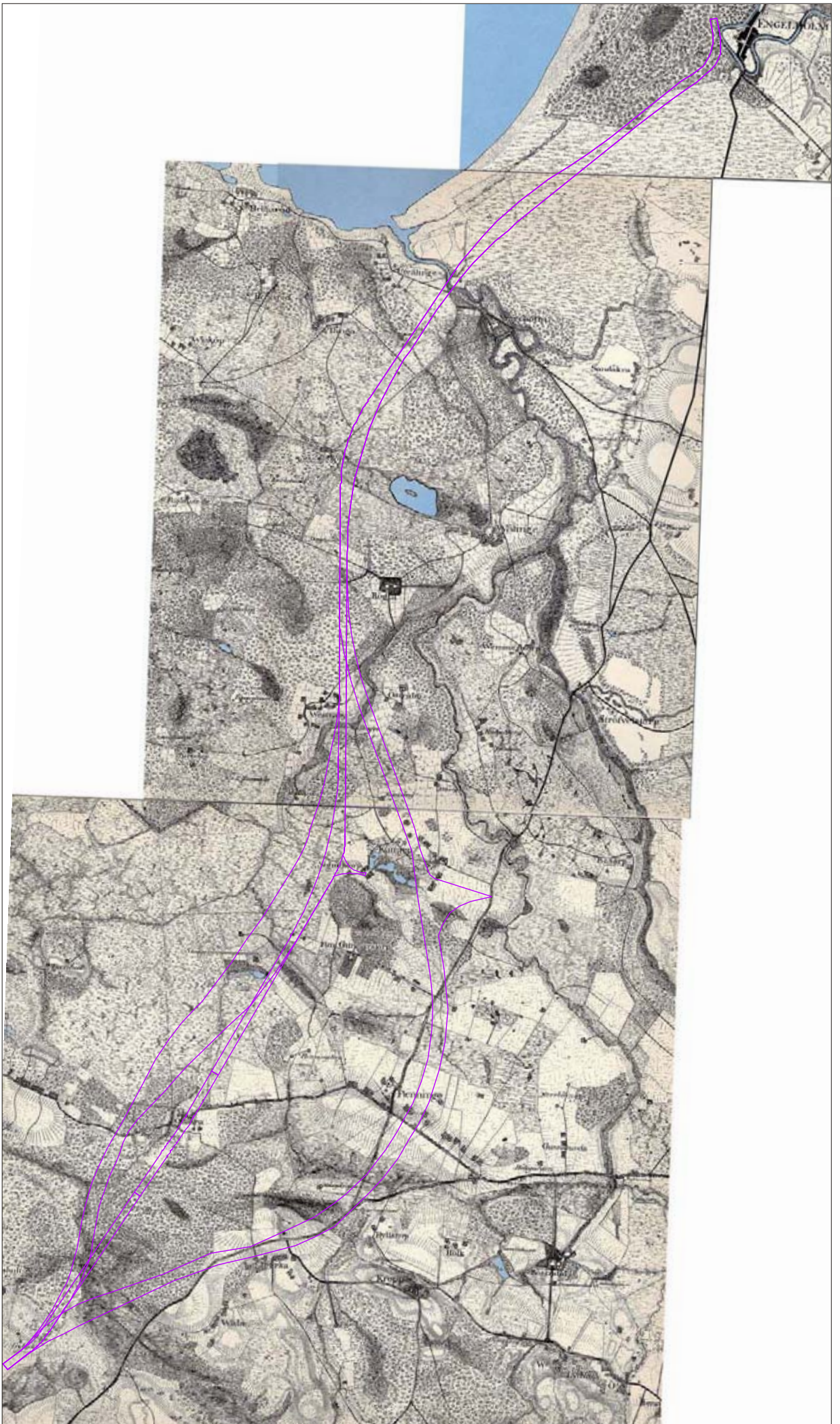


Fig. 19. Skånska Rekonstreringskartan från 1812-1820 med järnvägs-korridorerna inlagda. Observera att små fel kommer eftersom det finns ojämnheter i kartan. Nord mot vänster. Skala 1:50 000.