

PM GESTALTNINGSAVSIKTER - Dubbelspår Dalslund - Hökmora

Dalarnas och Västmanlands län

Järnvägsplan, 2021-06-18

Uppdragsnummer: 167966



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Gestaltungsavsikter

Författare: Johanna Eriksson, Anna Öhnfeldt, Selma Broström, Sweco

Dokumentdatum: 2021-06-18

Ärendenummer: TRV 2021/16358

Uppdragsnummer: 167966

Kontaktperson: Fredrik Karlsson, Projektledare Trafikverket

Foto: Sweco om inte annat anges

Illustration: Sweco om inte annat anges

Innehåll

1 Inledning	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Projekt mål	5
1.3 Syfte.....	5
1.4 Metod	5
2 Inledande landskapsanalys.....	6
2.1 Landskapets huvuddrag	6
2.2 Landskapselement	7
2.3 Landskapstyp	8
3 Känslighet och potential.....	9
4 Gestaltungsavsikter	10
5 Fortsatt arbete	11
6 Källor	12

Sammanfattning

I projektet ska en järnvägsplan och systemhandling tas fram för dubbelspår längs befintlig järnväg för sträckan Dalslund-Hökmora. Sträckningen tar sin början i vid befintligt spår norr om Dalslund.

Ett nytt spår ska placeras på den nordvästliga sidan om det befintliga spåret. Avståndet mellan spåren behöver vara minst 6,5 m. Det befintliga spåret bevaras i samma läge och skick.

Godsstråket genom Bergslagen utgör ett huvudstråk för godstrafiken till och från Norrland. Förutom för transittrafiken mellan norra och södra Sverige är banan också ett viktigt stråk för godstrafiken till och från Bergslagen.

PM Gestaltungsavsikter innehåller en inledande landskapsanalys som beskriver landskapet inom angivet utredningsområde för projektet Dubbelspår Dalslund-Hökmora.

Gestaltungsavsikterna är framtagna utifrån den inledande landskapsanalysen och framtagna projektmål. Gestaltungsavsikterna har formulerats med hänsyn till att landskapets karaktär ska bevaras och utvecklas. De har även formulerats för att säkerställa en hög arkitektonisk kvalitet av järnvägsanläggningen.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Projektet avser dubbelspår längs befintlig sträckning för sträckan Dalslund-Hökmora. Sträckningen tar sin början i vid befintligt spår norr om Dalslund. Det befintliga spåret bevaras i samma läge och skick. Syftet med de kapacitetshöjande åtgärderna är att skapa utrymme för prognostiserad tillkommande godstrafik samt att förbättra transportkvaliteten för befintliga tåg.



Figur 1 Karta över området.

1.2 Projekt mål

Nedan följer en sammanställning av projektets mål. Samtliga mål berör landskapet och gestaltning direkt eller indirekt.

- Projektets tidplan ska uppfyllas för planerad omfattning.
- Inga arbetsolyckor under hela projekttiden
- I god tid inplanera behov av tider i spår, och att tiderna efterlevs.
- Samverkan med närliggande projekt så inga hinder uppstår pga kommunikationsbrist.

1.3 Syfte

Syftet med den inledande landskapsanalysen är att tidigt i processen identifiera och beskriva landskapet och dess beståndsdelar ur ett helhetsperspektiv. Detta för att skapa förståelse för landskapet, dess värden och särdrag. Den inledande landskapsanalysen och gestaltungsavsikterna ska utgöra underlag för val av läge och för utformning av den nya järnvägen.

Den är också en utgångspunkt för arbetet med gestaltungsavsikter och senare även gestaltungsprogrammet. Landskapsanalysen omfattar ett större område än projektets definierade utredningsområde. Det är viktigt att se landskapet som en helhet och dess samband i stort. Då planeringsprocessen är lång kan landskapet se annorlunda ut och ha en förändrad användning när det blir dags för byggstart.

1.4 Metod

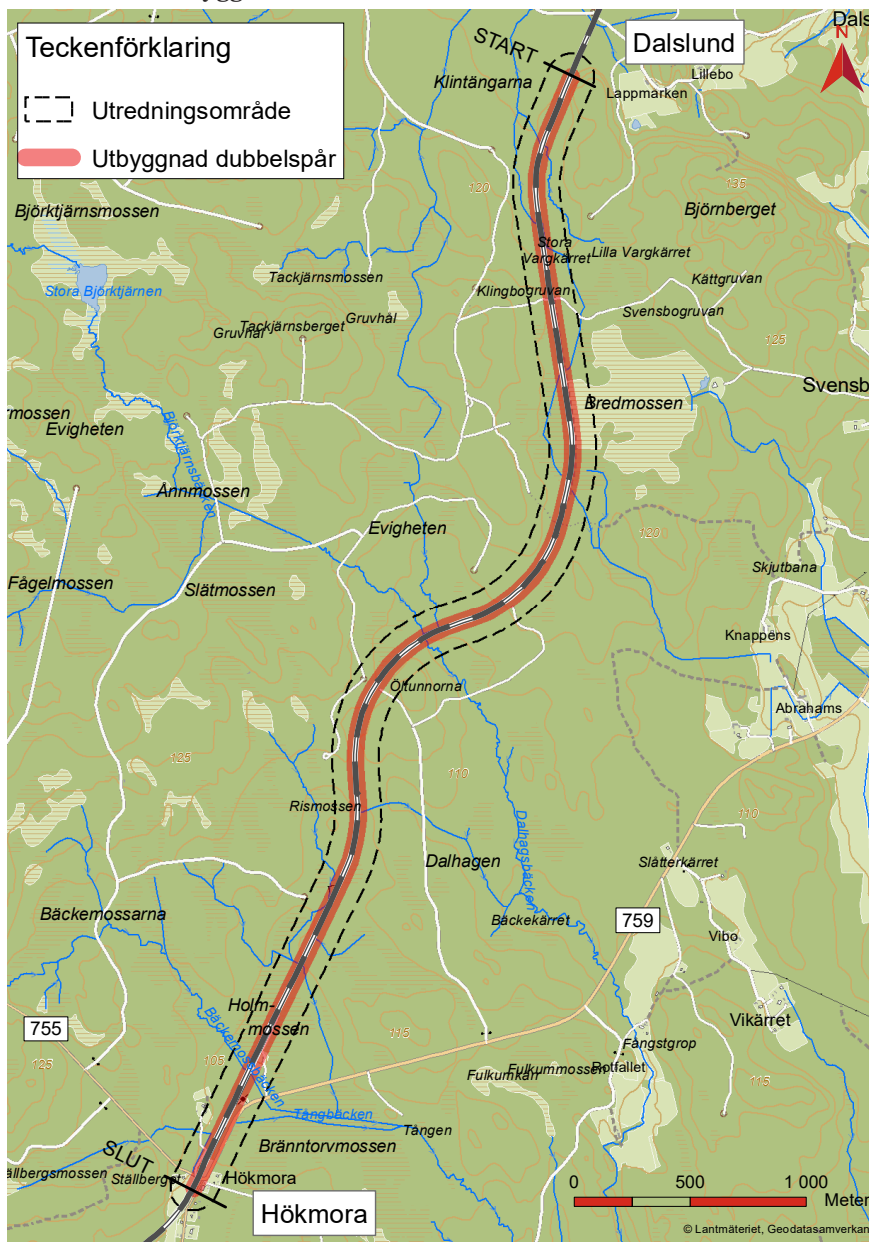
Landskapsanalysen utgår från Trafikverkets handbok för landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar (2016) och baseras på LCA-metoden, Landscape Character Assessment. Metoden används för att analysera och beskriva helheten i landskapet. I LCA-metoden delas landskapet in i landskapstyper. En landskapstyp är ett område i landskapet som har en viss generell uppbyggnad och kan därför förekomma på flera olika ställen.

2 Inledande landskapsanalys

I den inledande landskapsanalysen har en landskapstyp inom utredningsområdet identifierats. Den dominerade landskapstypen för utredningsområdet är skogslandskapet. Redovisas i figur 5 och beskrivs under kapitel 2.3.

2.1 Landskapets huvuddrag

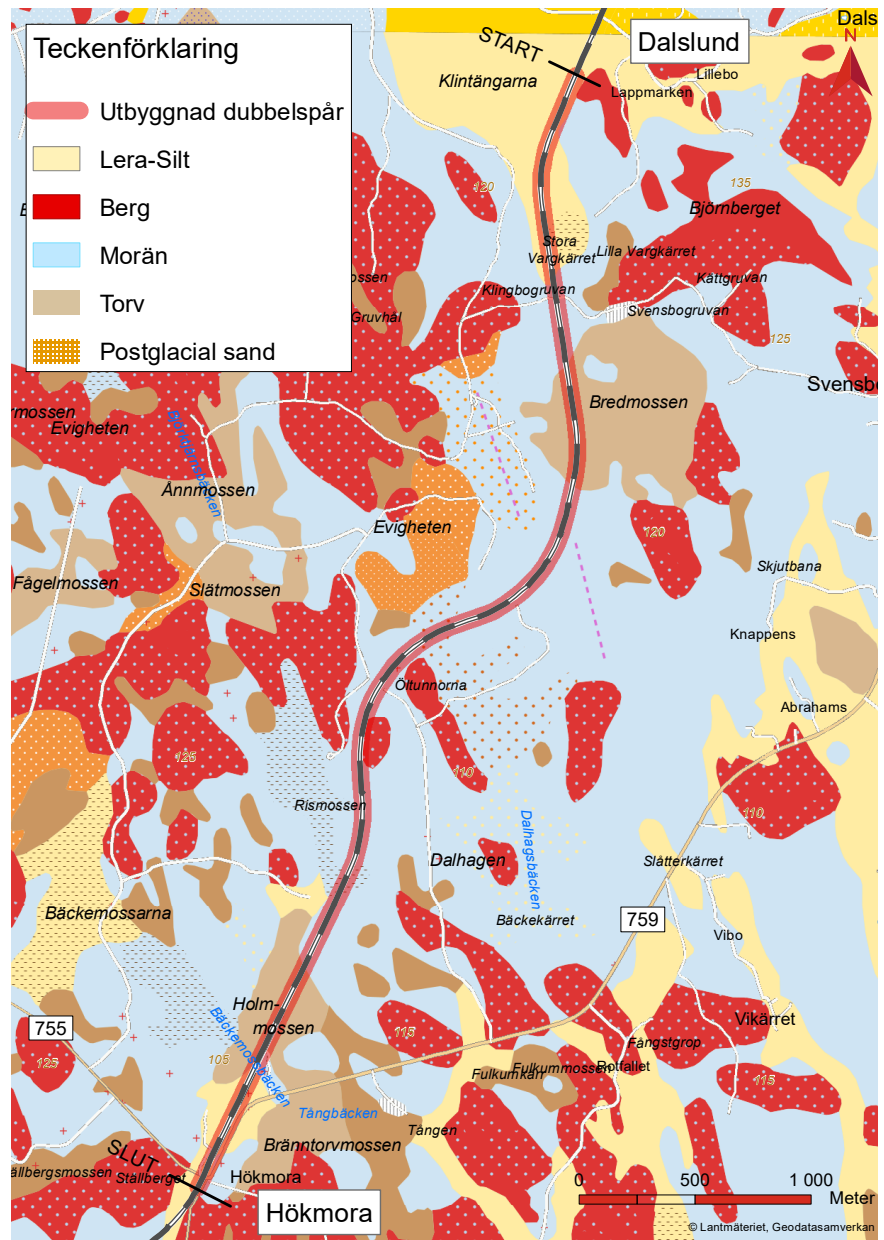
Geografiskt tillhör utredningsområdet Bergslagen som omfattas av södra Dalarna, nordvästra delar av Västmanland och sydöstra delar av Värmland. Karaktäristiskt för Bergslagen är dess skiftande natur i kuperad terräng som utgörs av höga berg och djupa dalar. Gruvor och hyttor kan påträffas runt om i landskapet, vilket är spår efter bergshanteringen som pågått här i olika former sedan medeltiden. Landskapet utgörs av skogsmark med inslag av våtmarker och vattendrag. Mindre bestånd av sumpskog och några större myrar finns i sänkor i landskapet. Vid Hökmora, i södra ändan av utredningsområdet, finns ett område med bebyggelse och åkermark.



Figur 2 Kartan visar järnvägens korridor.

Berg och jord

SGUs jordartskarta visar att utredningsområdet till största delen utgörs av morän och berg i dagen. Järnvägen passerar områden med torv och myrmark.



Figur 3 Kartan visar järnvägens korridor utmarkerad på en jordartskarta.

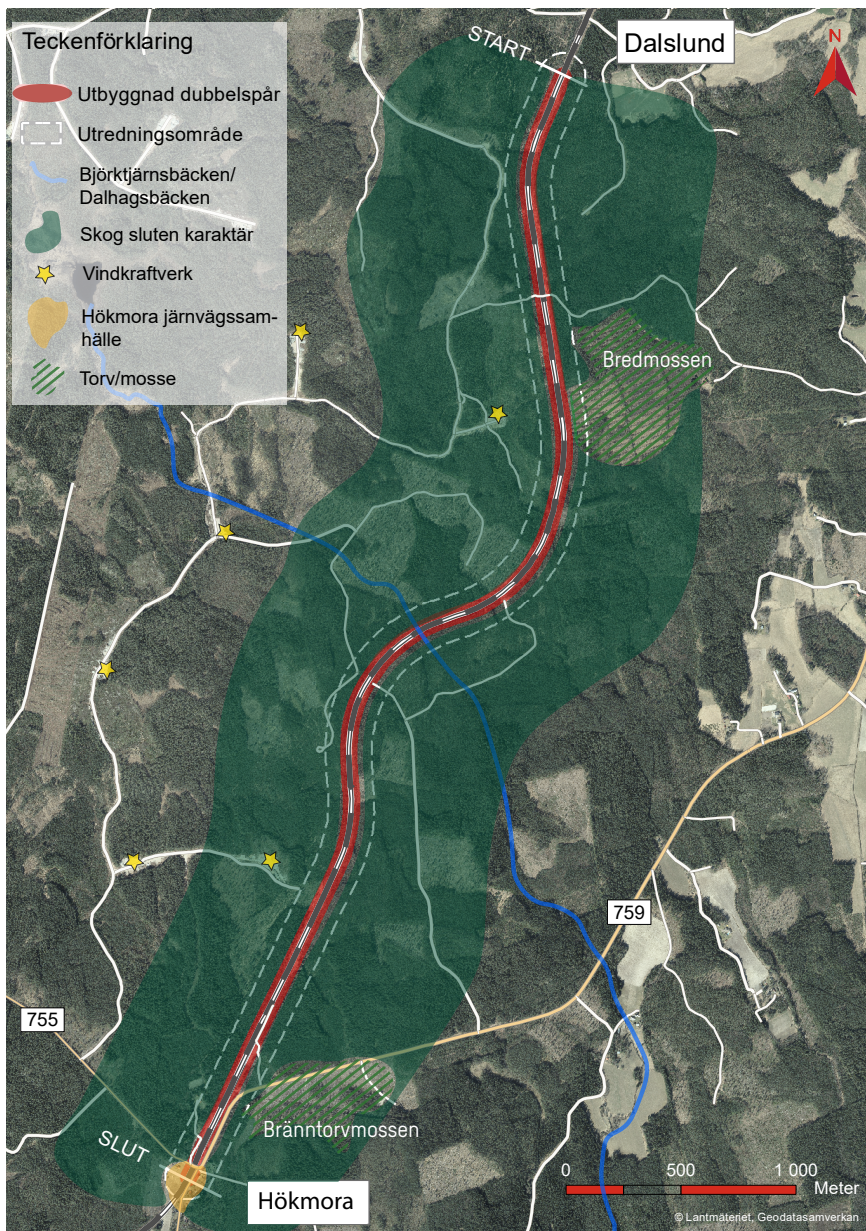
2.2 Landskapselement

Befintlig järnväg är stel i sin profil och sektion. Den utgör en fysisk barriär och påverkar rörelsemönster i landskapet. Järnvägen följer topografin och ligger mestadels på en liten bank i utredningsområdet. Längs sträckan passeras ett flertal områden med bergsskärning, berg i dagen i närheten av spåret eller områden som av annan anledning kan tyda på att det nya spåret kommer passera genom berg längs sträckan.

På järnvägens västra sida finns en nyetablerad en vindkraftspark. Längs sträckan passeras 2 vindkraftverk. Vindkraftverken är synliga i landskapet både för den som färdas i tåget eller vistas i det omgivande landskapet. Landskapselementet som vindkraftsverken utgör är ett tydligt inslag i landskapsbilden.



Figur 4 Foto från sträckan, sett i sydlig riktning.



Figur 5 Översiktsskarta som visar landskapets karaktär och landskapselement.

2.3 Landskapstyp

En landskapstyp är benämning på en generell förekommande struktur och uppbyggnad av ett landskap. I detta dokument lyfts generella aspekter fram och vad som särpräglar och karaktäriserar den specifika landskapstypen. Den specifika landskapstypen definieras av topografi, skala, struktur, markanvändning och vegetation.

Utredningsområdet utgörs av landskapstypen skogslandskap. Det finns inslag av öppna ytor och jordbruksmark.

Skogslandskap

Skogslandskapet sträcker sig över utredningsområdet. Skogen består till största del av brukad barrskog med inslag av sumpskog och lövträd. Flera myrmarker är idag torra på grund av utdikning för skogsbruket. Längs befintlig järnväg är slänterna gräsklädda. Skogen bedöms ha begränsad betydelse för biologisk mångfald.

Skogslandskapet uppfattas som slutet och småskaligt eftersom topografin är svagt varierad och vegetationen tät, vilket begränsar siktlinjer och utblickar.

Öster om spåret passeras myrmarken Bredmossen. Mossen visar tecken på torvbrytning, dock är marken idag bevuxen med vitmossa och tycks inte ha brukats på mycket lång tid. I länsstyrelsens våtmarksinventering har Bredmossen bedömts ha lågt naturvärde eftersom mossen är helt och hållet exploaterad. Vid Hökmora tangerar Bränntorvmossen, som i länsstyrelsens våtmarksinventering har bedömts ha visst naturvärde.

Längs sträckan passeras sju bäckar och ett antal våtmarker. Järnvägen korsar Prästhytteån, som består av Bjurforsån, Mellanån, Dalhagsbäcken, Björktjärnsbäcken.

I södra delen av sträckan ligger Hökmora som är en by med spridd gårdsbebyggelse. Hökmora järnvägssamhälle är ett regionalt intresseområde för kulturmiljö. I järnvägens närhet har det funnits flera gruvor för järnmalm, som exempelvis Klingbogruvan och Svensbogruvan. Kolbottnar efter milor vittnar också om omfattande kolning till bruk och hyttor.



Figur 6 Bilden visar Hökmora stationssamhälle, sett mot sydväst.



Figur 7 Bilden visar Hökmora stationssamhälle, sett mot sydöst.

3 Känslighet och potential

Den nya järnvägen kommer att följa befintlig järnväg. Områden som redan är påverkade av infrastruktur är generellt mindre känsliga än opåverkade områden. Skogslandskapet bedöms som tåligt för ingrepp av storskalig infrastruktur eftersom det är generellt mer slutet till sin karaktär. Mindre öppna ytor är mer känsliga för ingrepp eftersom de riskerar påverkas eller försvinna helt med en järnvägsdragning.

Olika perspektiv

Vid utformandet av en järnväg behöver två perspektiv hanteras: betraktarens och trafikantens. Beträktarperspektivet handlar om hur järnvägen upplevs på håll av den som rör sig i landskapet och vistas i omgivningen. Beträktaren rör sig långsamt och kan därför uppleva detaljer av järnvägsanläggningen. I detta fall handlar trafikantperspektivet om tågföraren som i första hand har fokus på järnvägsspåret och dess närområde men även resenären som hinner uppleva landskapet genom tågfönstret. Upplevelsen för trafikanter kan göras positiv genom att åstadkomma variation längs sträckan. Både för betraktaren och tågföraren är det viktigt att kunna överblicka trafiksituationen för att känna sig trygg och bekväm.

Svagheter och känslighet

Den nya järnvägsanläggningen kommer innebära att mer mark tas i anspråk. Den kommer skära av landskapet och förstärka den fysiska barriären som befintlig järnväg redan idag utgör.

Skogslandskapet är känsligt för ingrepp som påverkar vegetationsgränser och topografi. Av framkomlighetsskäl kommer vegetation behövas tas ned. Avverkning av sammanhängande skog och ingrepp i topografin så som bergsskärningar kan upplevas som sår i landskapet. Anläggningen kan påverka rekreativitet och försämra tillgängligheten och för de som nyttjar skogen.

Längs sträckan finns det ett antal plankorsningar. En kommer tas bort i samband med dubbelspåret vilket kan medföra en negativ påverkan för de som brukar grusvägen idag.



Figur 8 Bilden visar en plankorsning längs med sträckan som kommer tas bort.

Styrkor och potential

Den nya anläggningen kommer innebära att järnvägen får en större plats i landskapet. Dock är landskapet inom utredningsområdet redan påverkat av befintlig järnväg, vilket gör det mindre känsligt jämfört med ett landskap utan befintlig järnväg.

Skogslandskapet är mer tåligt för ingrepp än jordbrukslandskapet. I skogslandskapet är vegetationen tätare och karaktären sluten, vilket bidrar till att påverkan blir mer lokal. Genom minimala intrång i befintlig vegetation och topografi finns potential att bibehålla landskapets skogskaraktär och dess slutenhet.

4 Gestaltungsavsikter

Gestaltungsavsikter är den målbild som ska styra gestaltungsarbetet genom projektet. PM Gestaltungsavsikter ska behandla vilka frågor, avsnitt eller aspekter som är viktiga att arbeta vidare med samt vad som ska uppnås i projektet ur gestaltungs-synpunkt. De analyser och projekt-mål som tas fram i samrådsunderlaget är en viktig utgångspunkt för arbetet med gestaltungs-avsikterna. Gestaltungs-avsikterna tas fram parallellt och i samråd med övriga tekniker. Dessa avsikter ska sedan utvecklas och ligga till grund för fortsatt arbete.

I detta kapitel redovisas gestaltungs-avsikter som ska tillämpas för att säkerställa en hög arkitektonisk kvalitet för järnvägsanläggningen. Gestaltungs-avsikterna har formulerats för att landskapets karaktär ska bestå och utvecklas.

De viktigaste gestaltungs-avsikterna att ta till hänsyn i projektet är:

- Järnvägens utformning kommer att följa befintlig järnvägssträckning i möjligaste mån för att minimera intrånget i landskapet.
- Järnvägen kommer aldrig kunna döljas i landskapet men gestaltungs-ningen ska sträva efter att bevara samband och siktlinjer i landskapet.
- Ur betraktar-perspektiv är det viktigt att landskapet runt järnvägen bibehåller sin karaktär. För att järnvägen inte ska konkurrera ut omgivningen med sin påtaglighet hålls utformningen nedtonad.
- I skogslandskapet ska området intill järnvägen fortsättningsvis ha skogskaraktär.
- Slänter ska etableras och anpassas med vegetation likt omgivande mark. Öppna krossytor får inte förekomma
- Drift- och underhållsbehovet av det nya spåret ska minimeras.
- Täckning med avbaningsmassor som innehåller en fröbank med invasiva arter får ej återanvändas.

5 Fortsatt arbete

Den inledande landskapsanalysen beskriver landskapet översiktligt. I det fortsatta arbetet kan ny kunskap innebära att den inledande landskapsanalysen behöver uppdateras, anpassas och fördjupas.

PM Gestaltungsavsikter ligger till grund för gestaltungsprogrammet. Gestaltungsprogrammen baseras på gestaltungsavsikterna samt ytterligare kunskap som framkommit i arbetet med projektet. Gestaltungsprogrammet ska konkretiseras och beskriva hur gestaltungsavsikterna ska uppnås.

6 Källor

Trafikverket. (2016). Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar, En handledning.

Trafikverket (2014). Handbok för gestaltningsarbete och gestaltningsprogram i infrastrukturprojekt.

Vägverket (2006). *Landskapets karaktärsdrag – en beskrivning för infrastrukturektorn.*



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se