



TRAFIKVERKET

# Klippan – förlängd mötesspår och höjd hastighet

Samrådsmöte med allmänheten 2022-10-25

Samrådstid 2022-10-21 – 2022-11-17

# Nyttor som projektet ska skapa

- Minskad restid
- Halvtimmestrafik på Skånebanan
- Förändrad plattformsförbindelse med gångbro över spåren
- Förbättrad återhämtningsförmåga för tågtrafiken efter trafikstörning
- Befintlig järnvägs korsning vid Ladugårdsvägen åtgärdas



# Översiktlig tidplan



**Maj 2022 – januari 2023**

Skede samrådsunderlag pågår

**Hösten 2022:** Tidiga samråd

**Februari 2023:**

Skede samrådshandling påbörjas

**Hösten 2023:** Nya samrådsmöten

**Årsskiftet 2023/2024:**

Granskning av järnvägsplanen

**2027:** Beräknad byggstart

**2030:** Klart

# Det här händer just nu

- Trafikverket inventerar värden, stråk och målpunkter i utredningsområdet
- Naturvärden, kulturvärden, miljövärden, sociala värden m.fl.
- **Här behöver vi allmänhetens hjälp att upptäcka och beskriva sådana värden, stråk och målpunkter som inte finns dokumenterade**
- Därefter lämnas beskrivningen till länsstyrelsen, som beslutar om projektet innebär betydande miljöpåverkan



Berätta vad ni känner till om utredningsområdet

# Plankorsning och planskild korsning



När en bilväg eller gång- och cykelväg korsar järnvägen i samma nivå, kallas det **plankorsning**. En plankorsning innebär trafiksäkerhetsrisker och därför ersätts dessa när så är möjligt.

När en bilväg eller gång- och cykelväg korsar järnvägen antingen på bro över eller i port under, kallas det **planskild korsning**. Kyrkogatans vägbro över järnvägen är exempel på en planskild korsning.



# Befintlig gångväg ersätts med gångbro

- En gångbro över bangården utreds
- Gångbron får en angöring till mittplattformen
- Hissar och trappor i norr och söder samt till mittplattformen
- Placering och utformning utreds tillsammans med Klippans kommun



# Mittplattformen byggs om och breddas

- Idag endast 4,5 meter bred
- Breddas med skyddszoner och hinderfri gångyta
- Förses med plattformstak, väderskydd och taktila stråk
- Angöring med hiss och trappa från gångbron
- Spår 3 tas bort och kvarvarande spår får ny numrering





# Detta händer med Klippans bangård

- Spår 1 flyttas inte
- Spår 2 justeras
- Spärrstaket sätts upp mellan spår 1 och 2
- Spår 3 tas bort
- Befintliga spår 4-6 behålls men får nya spårnummer
- Spåret längst till söder ska klara långa godståg



# Mötesspår förlängs 2,8 km österut till Söndraby

- Växel väster om Söndraby
- Utredds om mötesspåret ska placeras norr eller söder om befintligt enkelspår
- Växelns exakta läge påverkas av var mötesspåret placeras
- Korsningen på bilden påverkas inte



# Ladugårdsvägen i separat utredning

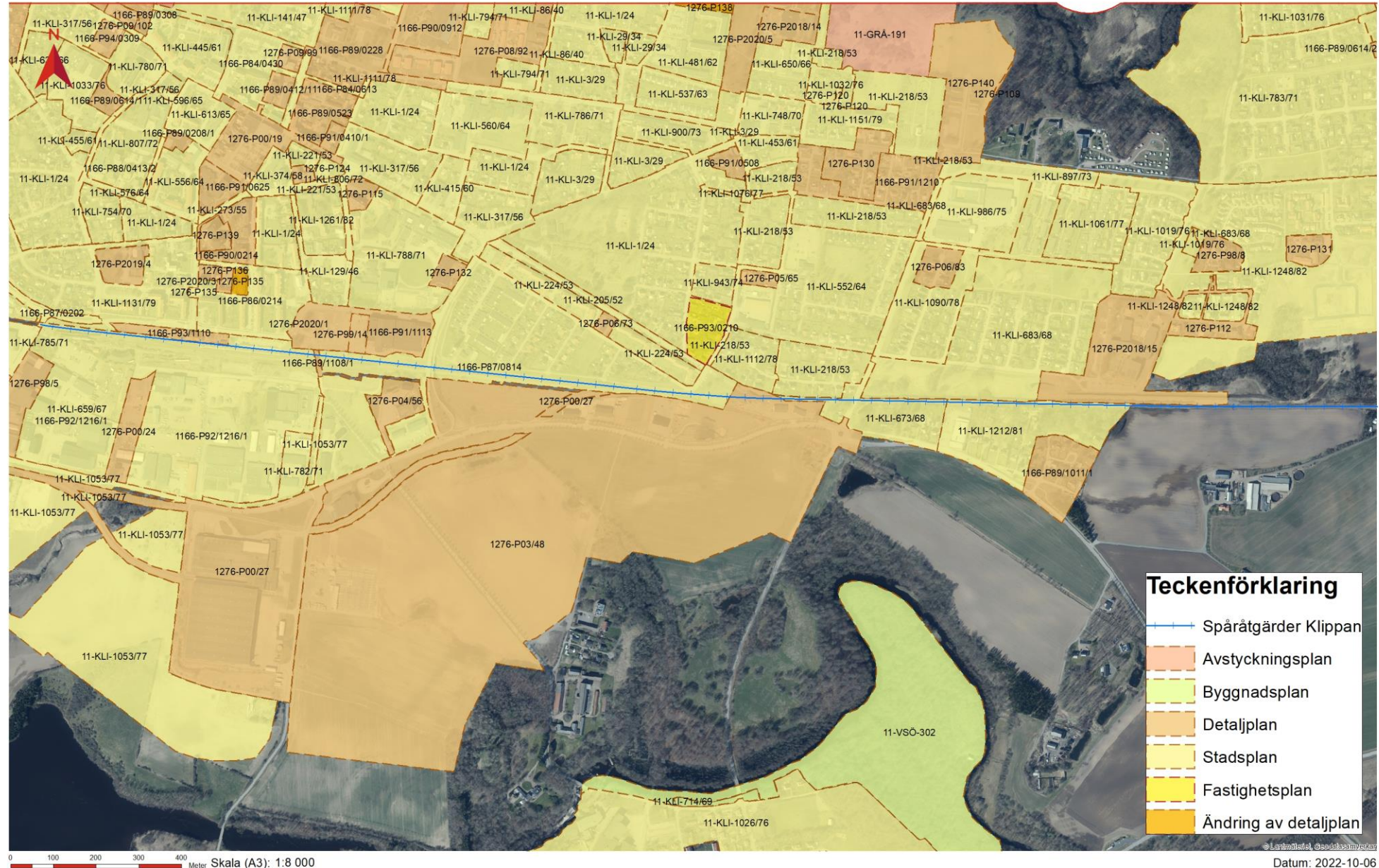
- En plankorsning med dubbel-spår är inte tillåten enligt gällande regelverk
- Måste stängas eller byggas om till vägport eller vägbro
- **En separat utredning har genomförts om hur korsningen ska lösas**
- Avtal med kommunen krävs kring den lösning som väljs

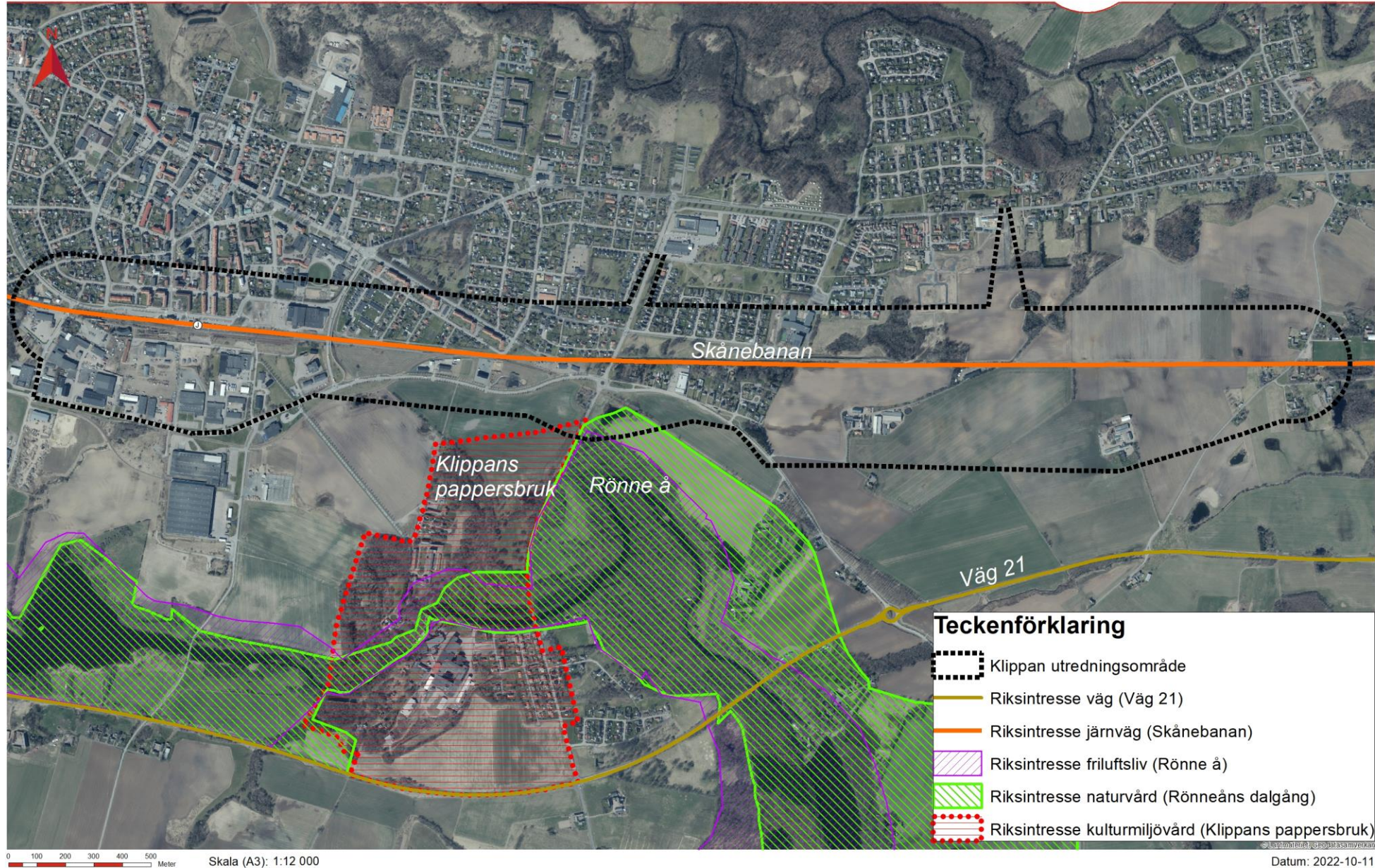


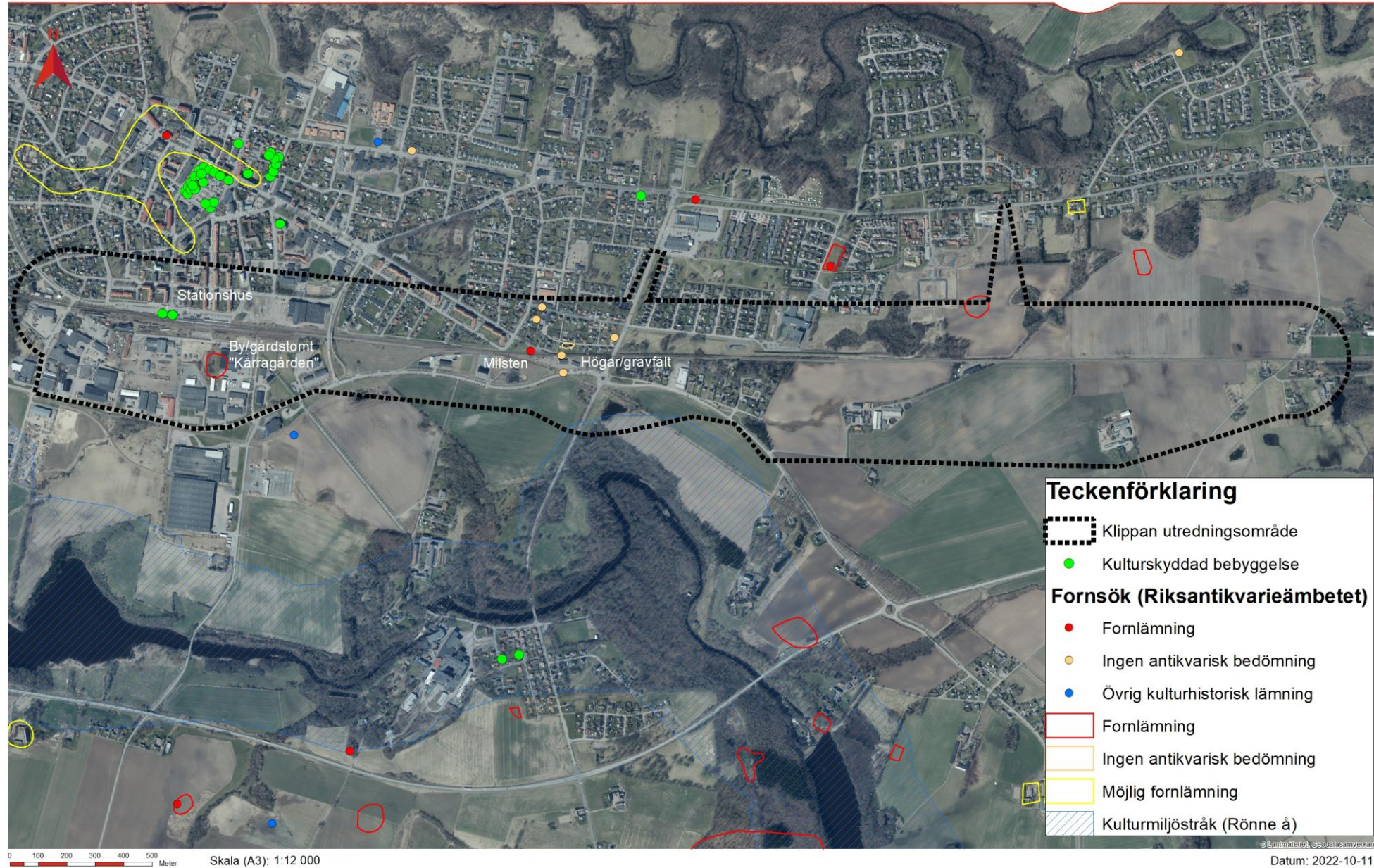
# Övrig information

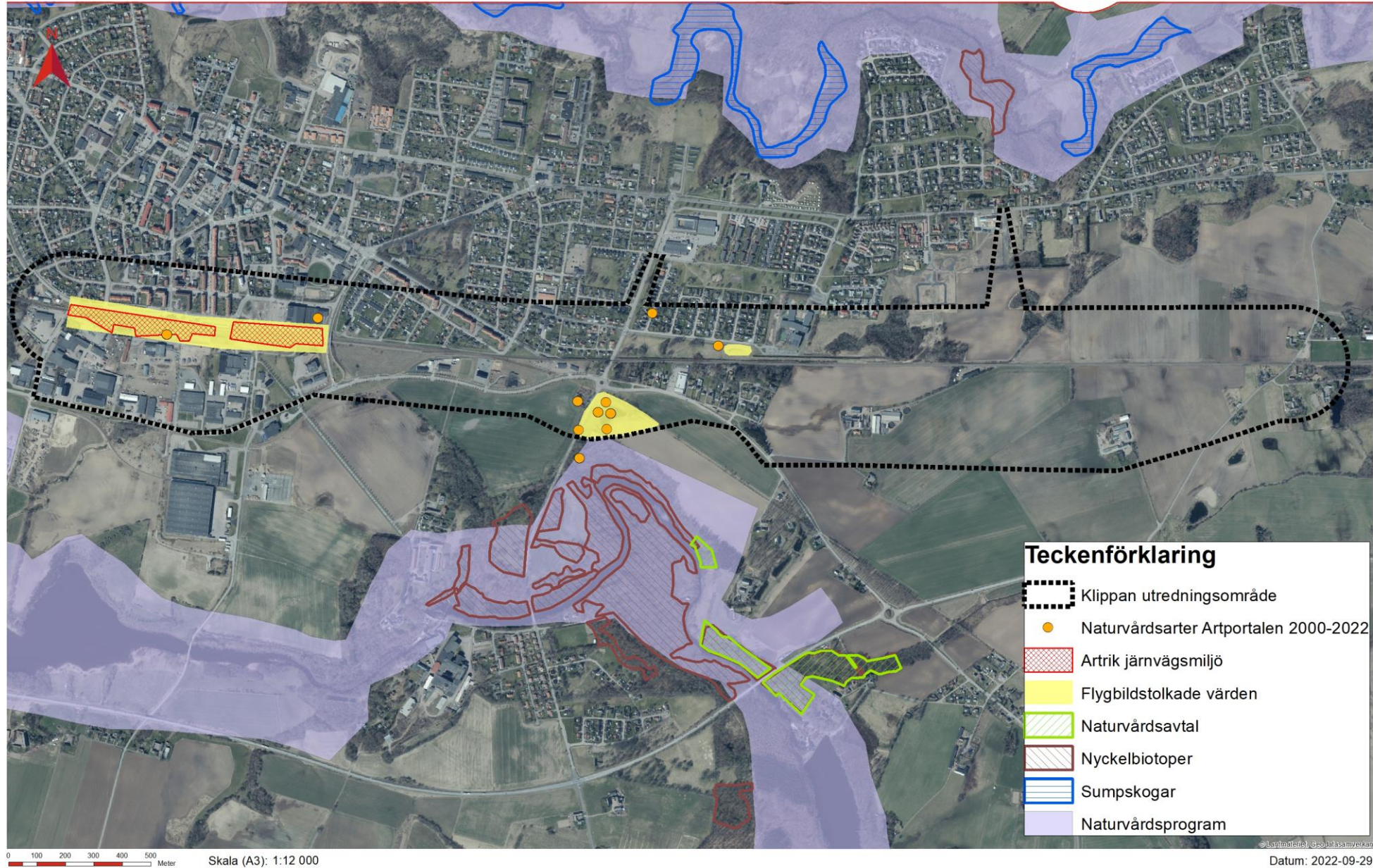
- Förutsättning: ett trafikerbart spår under hela byggtiden, endast totalavstängningar vid exempelvis inkoppling av växlar
- Befintlig vägbro i Klippan (Kyrkogatan) ska inte påverkas
- Föreningen Veteranjärnvägens verksamhet ska kunna fortsätta
- Finns behov av omfattande omlastning av träråvara i anslutning till spår



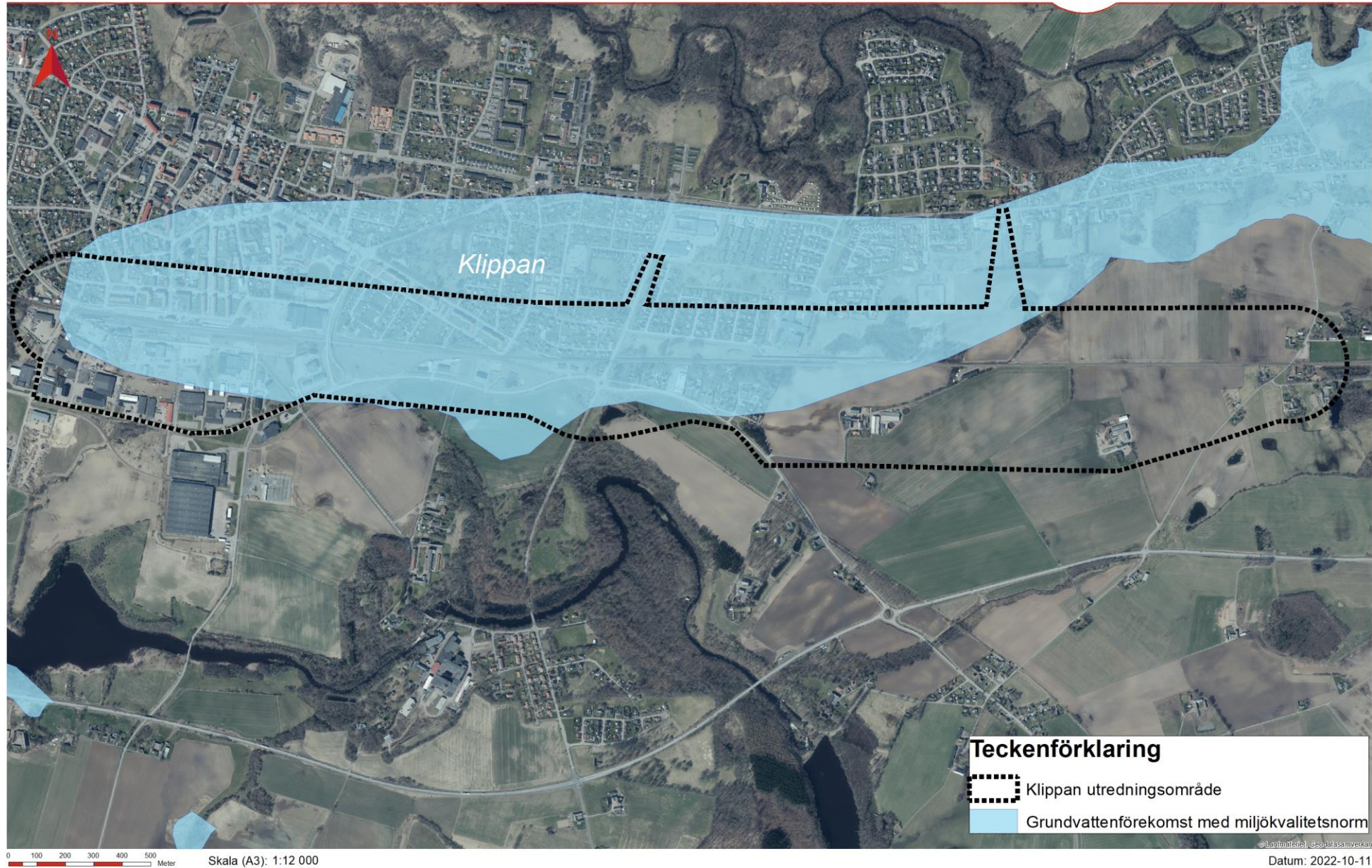


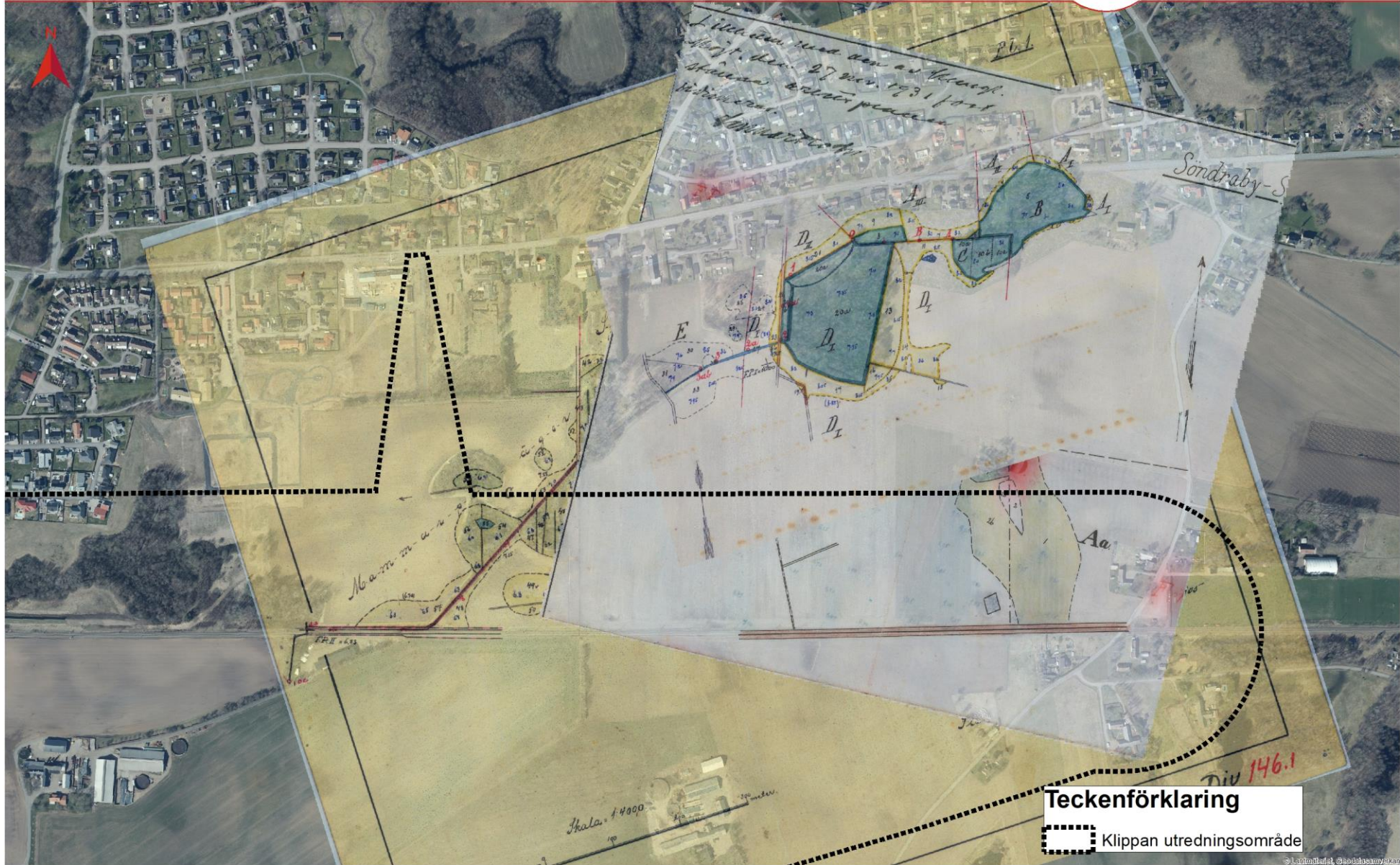












**Teckenförklaring**  
[Dashed box symbol] Klippan utredningsområde

# Planerade utredningar och inventeringar

- Bullerutredning
- Naturvärdesinventering (NVI)
- Kulturarvsanalys
- Markmiljöprovtagning
- Barnkonsekvensanalys
- PM Risk tas fram som ska belysa olycksrisker i bygg- och driftskede
- Riskanalys yt- och grundvatten
- Utredning Ladugårdsvägen ihop med Klippans kommun
- Med mera...

# Miljöpåverkan av projektet

- Jordbruksmark kommer att tas i anspråk, främst vid förlängt mötesspår
- Naturvärden (artrik järnvägsmark) vid stationsområdet kommer påverkas
- Gångbro, teknikbyggnader och spårändringar uppförs i närhet av kulturmiljövärden som veteranjärnväg och stationshus
- En planskild korsning för Ladugårdsvägen kan påverka grundvattenmagasin, sand- och grusförekomst Klippan
- Höjd hastighet medför ökat buller, bullerutredning ska visa behov av bullerskyddsåtgärder

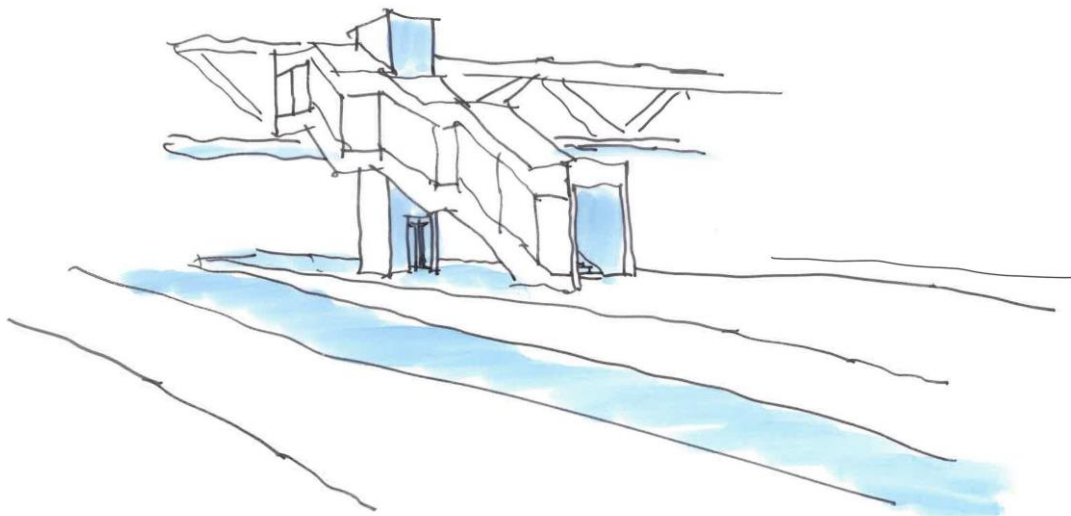
# IDÉER FÖR TRE LÄGEN

Tre principiella lägen som underlag för Lägesanalysen



# LÄGE VÄSTER

Stärka befintlig station (Järnvägsgatan)



## FÖRDELAR:

- Småskaligt stadscentrum på de gåendes villkor, lägre hastighet framför stationsbyggnad
- Utveckla verksamheter i stationsbyggnad som exempelvis café för mer rörelse och liv
- Möjlighet att samla många aktiviteter och få ett levande stadsrum kring stationen
- Stationspark för grönska, rörelse och liv

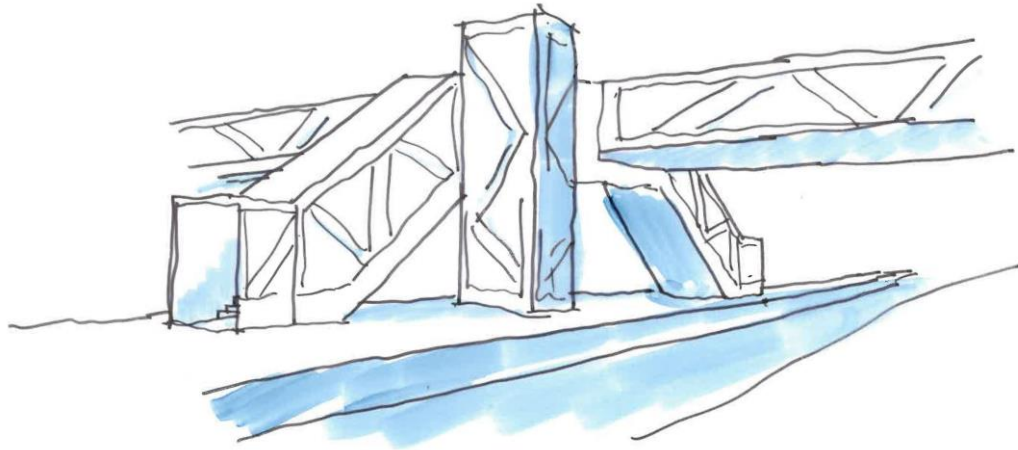
- Torgyta öster om stationsbyggnad
- Busshållplats mitt för stationen

## NACKDELAR:

- Svårt att få en säker och attraktiv koppling mellan centrum och järnvägen för gående och cyklister
- Den otryggaste lösningen söder om spåren om inte området ges mer mänsklig aktivitet under en större del av dygnet

# LÄGE MITTEN

Den gröna promenaden (Åbygatan)



## FÖRDELAR:

- Utrymme att utveckla Åbygatan till ett gång- och cykelvänligt stråk
- Utrymme för grönskande trädallé som för blicken mot centrum
- En grön koppling mellan norra och södra sidan av spåren som fortsätter in till centrum
- Möjlighet att skapa trivsamt torgyta/"stationsskog" mellan stationsbyggnad och gångbro

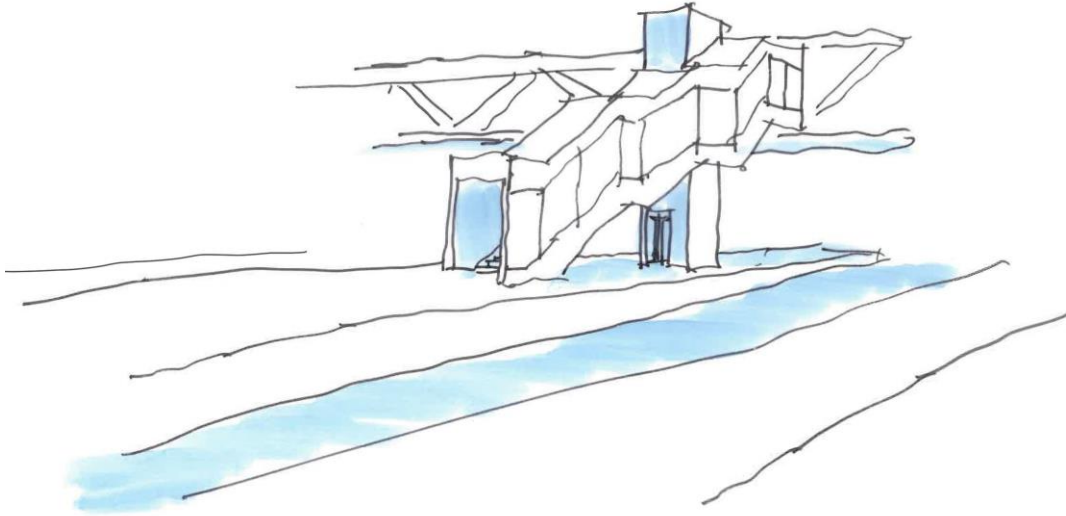
- En grön koppling mellan norra och södra sidan av spåren som fortsätter in till centrum
- Nära väg för gående och kanske cyklister från planerade nya bostäder och centrum

## NACKDELAR:

- Utspridda funktioner

# LÄGE ÖSTER

## Förändra ursprunglig koppling (Bruksgatan)



### FÖRDELAR

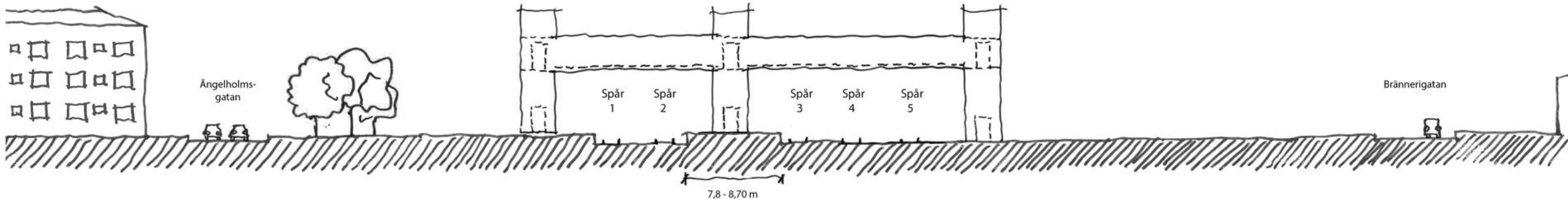
- Möjlighet att koppla samman Bruksallé i söder med Bruksgatan i norr
- Raksträcka som skapar direkt visuell kontakt till centrum
- En mer samlad mobilitetslösning på norra och södra sidan
- Nära till närliggande aktivitetshus, skola etc.
- Närmaste vägen mellan ny bostäder söder om spåren och centrum
- Kortaste vägen för gående och cyklister utmed industriområde söder om spåren

### NACKDELAR:

- En längre väg både från tåget till centrum och mellan norra och södra sidan av spåren
- Trångt att få plats med separata ytor för gående, cyklister och biltrafik på Bruksgatan
- Inte lika upplevelserik som de andra alternativen



# Schematisk skiss på gångbro



Schematisk skiss som visar hur gångbron skulle kunna se ut från sidan. Gångbron får tre ben som alla förses med hiss och trappa. Mittbenet angör den ombyggda mittplattformen. Placering och utformning ingår i utredningen som pågår.

