

Samrådsunderlag

Hässleholm – Lund, två nya spår

Hässleholms, Höörs, Eslövs och Lunds Kommun

2025-10-10



Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag Hässleholm – Lund, två nya spår

Ansvarig: Johan Månsson

Dokumentdatum: 2025-10-10

Ärendenummer: TÄHS-2025-000193

Innehåll

Hässleholm - Lund, Två nya spår	4
Samrådet	5
Bakgrund	6
Tidplan	7
Principer och utgångspunkter	8
Utredningsområde för lokaliseringsutredning	9-10
Projektets miljöpåverkan	11-14
Kommande lokaliseringsutredning	15
Fördjupad information	16-17
Kartor utredningsområdet	
Principskiss järnvägens utformning	

Hässleholm-Lund, två nya spår

Järnvägsnätet i södra Sverige har på flera ställen för låg kapacitet för att kunna ta hand om dagens tågtrafik på ett fungerande sätt. Den viktigaste åtgärden för att lösa kapacitetsproblemet är att bygga två nya spår mellan Hässleholm och Lund.

På uppdrag av regeringen har Trafikverket påbörjat planeringen för att bygga ut från två till fyra spår på sträckan Hässleholm och Lund. De nya spåren ska byggas som konventionell järnväg¹ med syfte att förbättra arbetspendling och godstrafik i Skåne.

Två nya spår mellan Hässleholm och Lund gör att fler tåg kan trafikera sträckan. Tågtrafiken blir mer tillförlitlig för resor till jobb, skola och fritidsaktiviteter. De nya spåren kommer möta dagens och framtidens behov av tågresande och gynna hållbart resande. Förbättrad tågtrafik kommer även främja samhällsutvecklingen och näringslivet i regionen. Att bygga ut järnvägen mellan Hässleholm och Lund bidrar också till att förbättra kapaciteten för tågtrafik i södra Sverige och ner mot Europa.



Projektets *ändamål* är att förbättra för arbetspendling och godstransporter genom att bygga ut stråket Hässleholm-Lund med två nya järnvägsspår för ökad kapacitet och robusthet.

[Länk till projektet](#)

Webbadress: trafikverket.se/hassleholm-lund

¹ Konventionell järnväg - spår för såväl gods- som persontrafik med hastigheter upp till 250 km/tim för persontåg.

Samrådet

Tidigt samråd

Detta är ett tidigt samråd i syfte att introducera projektet och beskriva på vilket sätt utredningsarbetet kommer att bedrivas. Samrådet är till för att skapa en så bra och genomtänkt plan som möjligt, där synpunkter och information tas tillvara.

Trafikverket redovisar ett område mellan Hässleholm och Lund inom vilket möjliga lokaliseringar för de två nya spåren kommer att utredas, se Utredningsområde för lokaliseringsutredning. Det innebär att vi inte vid detta samråda kan redovisa förslag på lokaliseringar av två nya spår mellan Hässleholm och Lund utan bara utredningsområdet.

Samrådsunderlaget ligger även till grund för Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.



Vad är samråd?

Samråd innebär att Trafikverket löpande har dialog med andra myndigheter, organisationer, enskilt berörda samt allmänheten för att inhämta kunskap och ta emot synpunkter. Trafikverket samarbetar även direkt med regionen och de kommuner som berörs och planerar utbyggnaden med hänsyn till regionala och lokala ståndpunkter.

Samråd är av stor betydelse under hela planläggningen och sker löpande fram tills ett slutligt planförslag utarbetats. Det innebär att det när som helst är möjligt att kontakta Trafikverket för att dela med sig av kunskap eller inkomma med synpunkter.

Synpunkter som inkommer under samrådet sammanställs i en samrådsredogörelse där vi bemöter och redovisar vad vi gjort med anledning av de inkomna synpunkterna.

Synpunkter lämnas på något av följande sätt:

- Via synpunktsformuläret på projektets webbsida:
Webbadress: trafikverket.se/hassleholm-lund
- E-posta dem till: investeringsprojekt@trafikverket.se
- Brev till: Trafikverket, Ärendemottagningen
Box 810, 781 28 Borlänge

Kom ihåg!

Ange alltid projektets ärendenr:

TÄHS-2025-000193



Bakgrund

Trafikverket har under en längre tid utrett möjligheterna för en utbyggnad av järnväg mellan Lund och Hässleholm.

Under 2019 påbörjade projektet Nya Stambanor arbetet med en lokaliseringsutredning för en ny höghastighetsjärnväg¹ i stråket Hässleholm-Lund. Regeringen valde under 2022 att avbryta arbetet, med motiveringen att utbyggnaden inte ansågs vara kostnadseffektiv utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Trafikverket fick därefter i uppdrag att ta fram en kapacitetsutredning för järnvägssystemet i Skåne. Resultatet från utredningen visar på att den högst prioriterade åtgärden är utbyggnaden av två nya spår mellan Hässleholm och Lund, där delen genom Lund ger störst nytta för kapaciteten.

Hösten 2023 fick Trafikverket i uppdrag från regeringen att påbörja planläggningsarbetet för två nya spår järnväg mellan Hässleholm och Lund. Åtgärden ska på ett mer kostnadseffektivt sätt byggas ut som konventionell järnväg med en hastighet upp till 250 km/tim i syfte att stärka regional arbetspendling och godstrafik i Skåne.

Acceptstudien som gjordes under 2024 i samarbete mellan berörda kommuner och region Skåne, visar på en bred politisk acceptans, för en åtgärd med ett mer regionalt fokus.

Trafikverket har valt att genomföra regeringsuppdraget, att bygga ut två nya spår i stråket Hässleholm-Lund, i två delprojekt:

- **Hässleholm – Lund, två nya spår** (denna handling tillhör detta projekt)
- Lund, fyra spår

I detta projekt, Hässleholm-Lund, två nya spår, kommer järnvägsplanen att inledas under med en lokaliseringsutredning.

Projekt Lund, fyra spår, kommer inledas med en järnvägsplan med utredning om placering och utformning av två nya spår genom Lund.

Uppdelningen i två projekt samt valet av korridor genom centrala Lund i markläge har kunnat göras utifrån att lokaliseringen av två nya spår genom Lund sedan tidigare har utretts grundligt.

I rapport *Underlagsrapport Hässleholm-Lund, två nya spår-Planeringsförutsättningar*, på projektets hemsida kan du läsa mer om hur och varför uppdelningen av projekten gjordes.

1 Höghastighetsjärnväg innebär spår för persontrafik med hastighet upp till 320 km/tim.

Tidplan

Lokaliseringsutredningen påbörjas under början av 2026. Lokaliseringsutredningen med sin tillhörande miljökonsekvensbeskrivning kommer att samrådas vid minst ytterligare två tidpunkter, eventuellt tre.

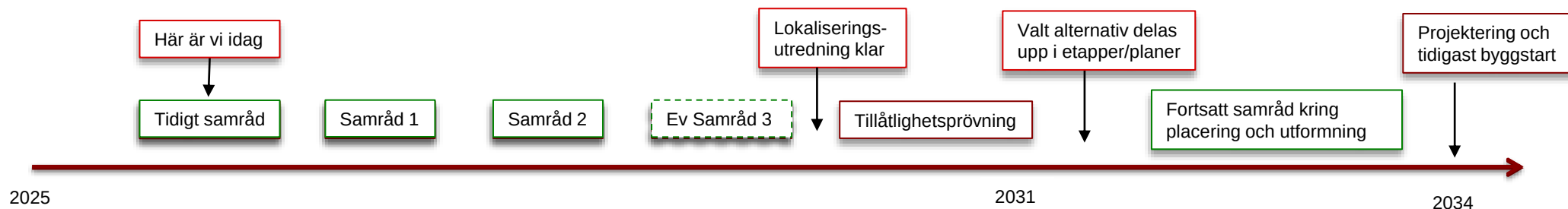
Under samråd 1 kommer korridorer att redovisas tillsammans med förutsättningarna inom respektive korridor. Syftet med det samrådet är i huvudsak att säkerställa att informationsinhämtningen kring förutsättningar har varit tillräcklig och att vi inte missat något. Under samråd 2 kommer sedan konsekvenserna för respektive korridor att redovisas.

Lokaliseringsutredningen beräknas i nuläget vara klar år 2029. Därefter sker regeringens tillåtlighetsprövning och efter 2031 fortsatt planarbete med vald lokalisering, troligtvis uppdelad i olika etapper eller planer. För mer info se Kommande lokaliseringsutredning.

Det tar tid...

Det är ett stort och komplext projekt att utreda lokalisering för ny järnväg på en lång sträcka. Den stora mängden natur- och kulturmiljövärden i landskapsstråket mellan Hässleholm-Lund gör avvägningen mellan olika allmänna intressen mycket komplicerad. Det innebär att många olika alternativ behöver studeras, utvärderas och samrådas. Detta gör att det tar lång tid.

I grunden handlar det om att ge den demokratiska planprocessen den tid den behöver och att genom dialog skapa förståelse och dialog med omvärlden.



Principer och utgångspunkter

I Trafikverkets uppdrag från regeringen gäller att följande principiella alternativa sträckningar ska utredas i kommande lokaliseringsutredning:

- Två nya spår i fri sträckning utanför orterna Eslöv och Höör
- Två nya spår som delvis följer befintlig infrastruktur, inklusive alternativ med plattformar för nya spår i Höör och Eslöv
- Utbyggnad Södra stambanan till fyrspar

Kombinationer av dessa principiella alternativ kommer också bli aktuella att utreda.

De två nya spåren oavsett om de läggs i ett spårnära eller externt läge, kommer de ge avlastning på befintliga spår, vilket möjliggör mer trafikering jämfört med tidigare.

I Trafikverkets uppdrag finns också ett antal utgångspunkter för den fortsatta planeringen:

- Påverkan på trafikstart ska vara så liten som möjligt i förhållande till tidigare planering på sträckan Hässleholm–Lund.
- Åtgärden ska vara mer samhällsekonomiskt lönsam i förhållande till tidigare planering på sträckan Hässleholm–Lund.
- Störningarna för befintlig trafik under genomförandet minimeras.
- Trafikverket ska ha en erforderlig dialog med berörda och beakta genomförbarhet utifrån regionala och lokala ståndpunkter som det råder en bred samsyn kring.



Bild: Ett av de principiella sträckningarna som ska utredas är att bygga ut två nya spår längs med befintlig järnväg (utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar).

Utredningsområde för lokaliseringsutredning

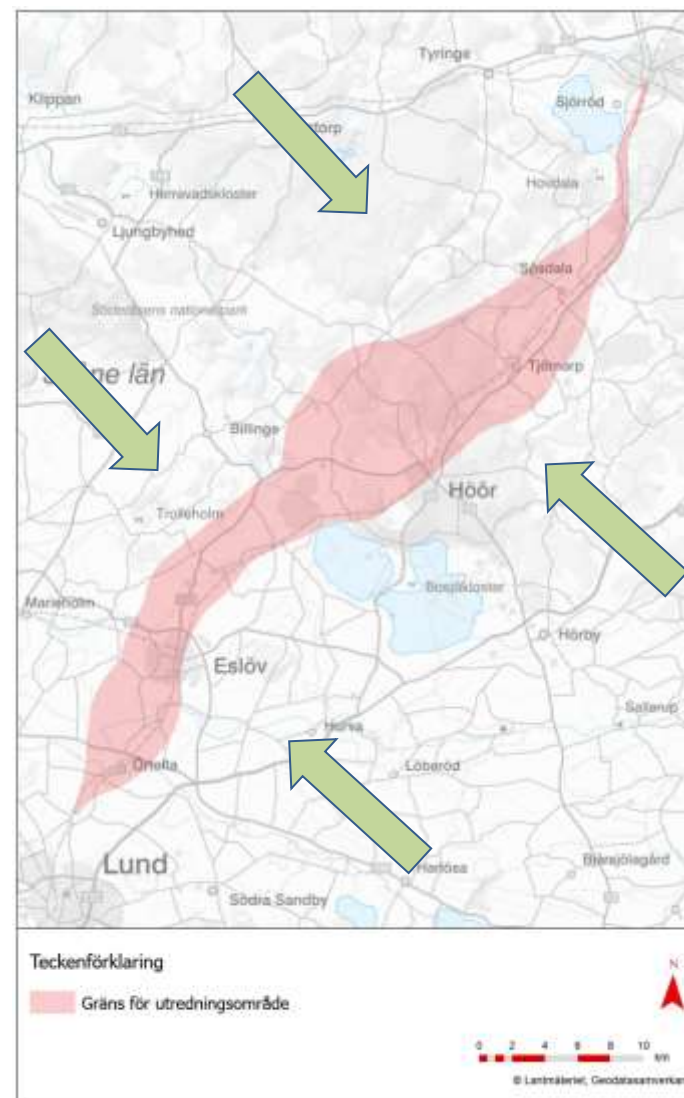
Avgränsning

Med stöd av det omfattande underlaget från den tidigare lokaliseringsutredningen 2019-2022¹, förnyad inhämtning av kända naturvärden och områdesskydd i landskapet mellan Hässleholm-Lund, har Trafikverket under 2025 tagit fram ett för projektet väl avvägt utredningsområde.

Till höger i bild visas projektets utredningsområde. Inom området kommer olika lokaliseringar av två nya järnvägsspår att utredas enligt principalternativen på föregående sida. Området avgränsas i söder av systerprojektet Lund, fyra spår, som slutar strax norr om Stångby. Gränsen mellan projekten hamnar på den plats norr om Stångby där det finns möjliga sträckningar av två nya spår norrut som frångår Södra stambanan. De båda projektens utredningsområden överlappar varandra för att möjliggöra bästa möjliga lösning i gränssnittet mellan projekten. Utredningsområdet avgränsas i norr där två nya spår måste ansluta till befintlig Södra stambana strax söder om Hässleholm.

Utredningsområdet togs fram genom en fördjupad studie av värden och förutsättningar i landskapet på en bred geografisk front. De gröna pilarna illustrerar arbetets gång med att gå utifrån landskapet och in mot Södra stambanan. Områden där förläggning av nya spår av olika skäl är omöjlig eller orimlig, eller där intrång och omgivningspåverkan är oacceptabel, utesluts från utredningsområdet.

Se mer detaljerade kartor av utredningsområdet sist i dokumentet.



Karta: Utredningsområde för kommande lokaliseringsutredning. Inom området kommer olika lokaliseringar av två nya spår att utredas enligt principiella alternativ på föregående sida.

¹ Trafikverket (2022). Lokaliseringsutredning Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor.

Utredningsområde för lokaliseringsutredning

Därefter utvärderades tänkbara lokaliseringar av nya spår inom kvarstående område, med utgångspunkt i projektets ändamål, järnvägstekniska förutsättningar, kostnader och samhällsnytta. De områden som inte inrymde rimliga lokaliseringar eller hade dålig måluppfyllelse uteslöts från utredningsområdet.

Värden inom utredningsområdet

Det är viktigt i sammanhanget att påpeka att det inom utredningsområdet precis som i landskapet utanför, finns höga natur- och kulturmiljövärden, värdefulla rekreatiomsområden, skyddsvärd bebyggelse och så vidare, se även Projektets miljöpåverkan sida 11-14. Det ingår i kommande lokaliseringsutredning att inventera och beskriva dessa värden och att löpande ta hänsyn till dem i arbetet med att hitta lämpliga korridorer och i senare skeden placering och utformning av spår. Se även Lagstiftning och miljöhänsyn sida 16 om hur Trafikverket arbetar med att undvika och minimera miljöpåverkan.

I rapport *Underlagsrapport för avgränsning av utredningsområdet för lokaliseringsutredning -Hässleholm-Lund, två nya spår*, på projektets hemsida, finns detaljerad beskrivning av hur utredningsområdet togs fram.



Bild: I kommande lokaliseringsutredning kommer information om värden och förutsättningar i landskapet att inhämtas. Detta kommer att utgöra ett viktigt underlag för val av lokalisering av två nya spår.

Sammanfattning utredningsområde

Sammanfattningsvis bedömer Trafikverket att det utanför utredningsområdet inte finns några lokaliseringar som uppfyller projektets ändamål och samtidigt har en acceptabel omgivningspåverkan till rimlig kostnad. Inom det redovisade utredningsområdet finns potential att få fram flera gångbara utbyggnadsalternativ för två nya spår mellan Hässleholm-Lund, utan oskäligt stora intrång i värden i landskapet.

Projektets miljöpåverkan

Vad säger lagstiftningen?

När en järnvägsplan tas fram ska Länsstyrelsen enligt reglerna i Lagen om byggande av järnväg besluta om åtgärden medför en betydande miljöpåverkan eller inte. För detta beslut behöver Länsstyrelsen formellt ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljö, vilket är detta underlag.

För detta projektet är Länsstyrelsens beslut i frågan givet på förhand eftersom lagstiftningen genom Miljöbedömningsförordningen ¹ tydligt beskriver att järnvägsprojekt av denna omfattning alltid ska antas medföra en betydande miljöpåverkan.

I kommande stycken redovisas på en översiktlig nivå åtgärdens lokalisering, omfattning och utformning, miljöns känslighet, möjliga skyddsåtgärder och projektets förväntade miljöpåverkan.

En detaljerad inventering och beskrivning av värden samt bedömning av miljöpåverkan, kommer genomföras som en del av kommande lokaliseringsutredning.

Åtgärdens lokalisering, omfattning och utformning

Åtgärden omfattar utbyggnad med två nya järnvägsspår längs en ca 60-65 km lång sträcka i stråket mellan Hässleholm (Tormestorp) - Stångby, se även Principer och utgångspunkter.

Järnvägen kommer att förläggas med anläggningstyp bank, skärning och där så krävs, bro, beroende på förutsättningar i landskapet och omgivningen. Anläggningsarbetet förväntas pågå i flera år och genomföras i etapper. Utöver markanspråk för den färdiga anläggningen kommer projektet behöva nyttja mark tillfälligt under byggskedet intill och i närheten av anläggningen.

Rivningsarbeten kommer att bli nödvändiga för att få plats med de nya spåren. Exempelvis kan rivning vid vägar, befintlig järnvägsanläggning och av byggnader och ledningar bli aktuella. Vad eller i vilken omfattning kommer bero på spårens exakta lokalisering och utformning.

Sist i dokumentet visas en principskiss över järnvägsutformning på bank.

1 Miljöbedömningsförordningens 6§, punkt 12 En verksamhet eller åtgärd ska antas medföra en betydande miljöpåverkan om den är en järnväg avsedd för fjärrtrafik eller innefattar anläggande av nytt spår på en sträcka av minst fem kilometer för befintliga järnvägar för fjärrtrafik.

Projektets miljöpåverkan

Miljöns känslighet inom utredningsområdet

Utredningsområdet domineras i södra delarna av slättlandskap och mellersta till norra delarna av mosaiklandskap. Landskapet har höga och utbredda natur- och kulturmiljövärden. Inom området finns starkt lagskyddade riksintressen, Natura 2000-områden, arter och naturreservat. Området är rikt på sjöar och vattendrag, vilket innebär att ett stort antal ytvatten och grundvatten omfattas av miljökvalitetsnormer. Området är även rikt på miljöer med värden utan utpekad lagskydd. Ofta är värden och av olika slag sammanfallande och förstärker varandra, exempelvis gäller detta för naturmiljö, kulturmiljö och friluftsliv.

Trafikverket bedömer att miljöns känslighet är hög i stora delar av utredningsområdet. Till detta kommer den värdefulla jordbruksmarken som ska värnas enligt de allmänna hänsynsreglerna i Miljöbalken.



Utöver miljövärden finns andra allmänna och enskilda intressen inom utredningsområdet att ta hänsyn till i kommande Lokaliseringsutredning. Detta kan röra sig om olika typer av verksamheter som har stor betydelse lokalt eller regionalt, eller enskilda boende och markägare.

Underlagsmaterial

Från den tidigare lokaliseringsutredningen som utfördes mellan 2019-2022 finns omfattande underlag över värden och förutsättningar i landskapsstråket mellan Hässleholm och Lund. Dessa kommer att nyttjas i relevanta delar och kompletteras där behov finns under kommande lokaliseringsutredning.



Projektets miljöpåverkan

De betydande miljöeffekter som åtgärden kan antas medföra

Projektet är mycket omfattande både vad gäller byggskede och färdig anläggning. Trots att stor hänsyn kommer att tas till landskapsvärdena inom utredningsområdet, kommer det inte gå att helt undvika påverkan miljön oavsett vilken lokalisering de nya spåren får.

Tänkbara miljöeffekter och påverkan från byggandet av de nya spåren är bland annat barriäreffekter, påverkan på landskapsbild, buller och vibrationer, fysiskt intrång i natur- och kulturmiljöer, odlingsmark och bebyggelse. Yt- och grundvattenmiljöer kan komma att påverkas av vid passager för ny järnväg och under byggskede. På en övergripande nivå riskerar landskapet att fragmenteras. Viktiga ekologiska funktioner i landskapet kan komma att påverkas.

Vilka områden, värden och miljöaspekter som kan komma att påverkas på ett betydande sätt av de nya spåren, är först känt när lokalisering är vald och utredningen kommit in i senare och mer detaljerade skeden.

Miljöeffekterna och påverkan på andra allmänna samt enskilda intressen ser olika ut beroende på om de nya spåren förläggs i ett externt läge i landskapet eller längs med befintlig infrastruktur eller som fyrspår.



Bild: Projektets stora omfattning och de höga och varierade värdena som finns inom utredningsområdet, gör att det inte går att helt undvika påverkan på miljön.

Två nya spår i en sträckning genom landskapet kan komma att medföra påtagliga barriäreffekter av olika slag (ekologiska, rekreation), splittra odlingsmark, skapa ny bullerkälla i tidigare tysta områden och skada eller fragmentera natur- och kulturmiljö, lantlig bebyggelse samt rekreationsområden.

Två nya spår längs befintlig infrastruktur eller som fyrspår kan komma att medföra bullerpåverkan i tätbebyggelse, intrång på eller behov av rivning av privata fastigheter och skyddsvärd tätortsmiljö och mer störning och trafikpåverkan under byggskede än spår i fri sträckning.

Projektets miljöpåverkan

Skyddsåtgärder

Möjliga anpassningar och skyddsåtgärder med syfte att undvika och minimera miljöpåverkan, kommer att studeras löpande i kommande lokaliseringsutredning. Anpassningar och skyddsåtgärder kan bli allt mer preciserade ju längre utredningen kommer. Exempel på skyddsåtgärder är anpassad utformning och gestaltning av anläggning och kringliggande miljö, buller- och vibrationsdämpande åtgärder, faunapassager, olika yt- och grundvattenskyddande åtgärder, förhindrande av damning och föroreningsspredning.

Se även Fördjupning – Lagstiftning och miljöhänsyn sida 16.



Bild: Anpassningar och skyddsåtgärder kan bli allt mer preciserade ju längre utredningen kommer.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket konstaterar att miljöbedömningsförordningen¹ avgör frågan om att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det är även uppenbart från den översiktliga beskrivningen ovan att projektet får antas medföra en betydande miljöpåverkan. Samtliga miljöfrågor kommer därmed hanteras inom ramen för kommande lokaliseringsutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.



Bild: Arkeologiska undersökningar

¹ Miljöbedömningsförordningens 6§, punkt 12 En verksamhet eller åtgärd ska antas medföra en betydande miljöpåverkan om den är en järnväg avsedd för fjärtrafik eller innefattar anläggande av nytt spår på en sträcka av minst fem kilometer för befintliga järnvägar för fjärtrafik.

Kommande lokaliseringsutredning

Arbetet med utbyggnaden av två nya spår inleds med framtagandet av en järnvägsplan som utreder var och hur järnvägen kan byggas. Lagen om byggande av järnväg¹ styr hur arbetet med en järnvägsplan ska genomföras och miljöbalken reglerar arbetet med miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Syftet med en järnvägsplan är att Trafikverket ska säkerställa att det finns tillräckligt med mark för att utföra projektet samt att utreda åtgärdens omgivningspåverkan.

Planarbetet kommer att inledas med en lokaliseringsutredning som startas upp 2026, där ett flertal korridorer inom utredningsområdet tas fram och jämförs med varandra i syfte att hitta det bäst lämpade läget för var de nya spåren ska byggas. Parallellt tas en MKB fram där respektive korridors samlade konsekvenser redovisas. Lokaliseringsutredningen mynnar ut i en förordad korridor som uppfyller åtgärdens ändamål samtidigt som det sker med minsta intrång och olägenhet och utan oskälig kostnad¹. Man kan säga att det är bland annat landskapet med dess förutsättningar, skyddsvärd kultur- och naturmiljö, boende och verksamheter som tillsammans med måluppfyllelse och kostnader för järnvägen i korridoren avgör vilken korridor som förordas.



¹ Lag (1995:1649) om byggande av järnväg

Samråd kommer att ske löpande under arbetet med lokaliseringsutredningen och MKB:n för att inhämta information från samtliga berörda parter.

Den färdiga utredningen med sin tillhörande MKB skickas därefter till regeringen för tillåtlighetsprövning. När beslut fattats fortsätter arbetet med järnvägsplanen för att i detalj svara på hur anläggningen ska byggas inom den nu valda korridoren.

Tillåtlighetsprövning

Tillåtlighetsprövning sker för stora, komplexa projekt där det finns alternativa sträckningar med stor omgivningspåverkan, flera starka och svårförenliga intressen och eventuellt motstridiga synpunkter på valet av alternativ.

För att regeringen ska kunna fatta beslutet om val av korridor behöver lokaliseringsutredningen och MKB:n gå djupt i frågor om bland annat riksintressen, Natura 2000, artskydd och miljö kvalitetsnormer för att säkerställa att järnvägen kan byggas med hänsyn till miljöbalkens regler.

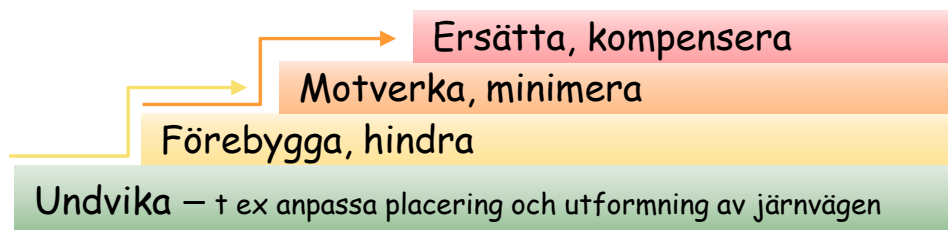


Fördjupning - Lagstiftning och miljöhänsyn

Många olika lagar och regler aktualiseras vid planering och byggande av järnväg. De mest centrala för miljön och landskapet är Miljöbalken och Kulturmiljölagen med tillhörande lagtexter.

I Lagen om byggande av järnväg, regleras också hänsyn till miljön och hänvisningar finns till miljölagstiftning. I lagen står att järnvägen ska ges ett sådant läge och utformas på ett sätt 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.

Trafikverket arbetar alltid aktivt, vid planering, projektering och byggande av infrastruktur, enligt försiktighetsprincipen i Miljöbalken¹ och den s k skadelindringshierarkin, eller kompensationstrappan, som illustreras nedan. Den handlar om att man i första hand ska undvika miljöpåverkan, t ex genom anpassning av åtgärdens placering och utformning, i andra hand ska skyddsåtgärder och försiktighetsmått som inte är orimliga vidtas, för att förebygga, hindra och motverka negativa miljöeffekter. I sista hand vidtas kompensationsåtgärder för eventuellt kvarstående skador på miljön.



Provtagning av ytvatten

1) Försiktighetsprincipen (Miljöbalken 2 kap. 3 §): Verksamhetsutövaren ska vidta åtgärder eller begränsningar i sin verksamhet eller vidta andra försiktighetsmått för att förebygga, hindra eller motverka att skada eller andra olägenheter för miljö eller hälsa uppstår.

Fördjupning – här hittar du mer information

Projekthemsida

[Länk till projektet](#)

Webbadress: trafikverket.se/hassleholm-lund

Hur får jag ersättning

[Länk till Trafikverket.se](#)

Väg eller järnväg på min mark, hur får jag ersättning?

[Länk till film på YouTube](#)

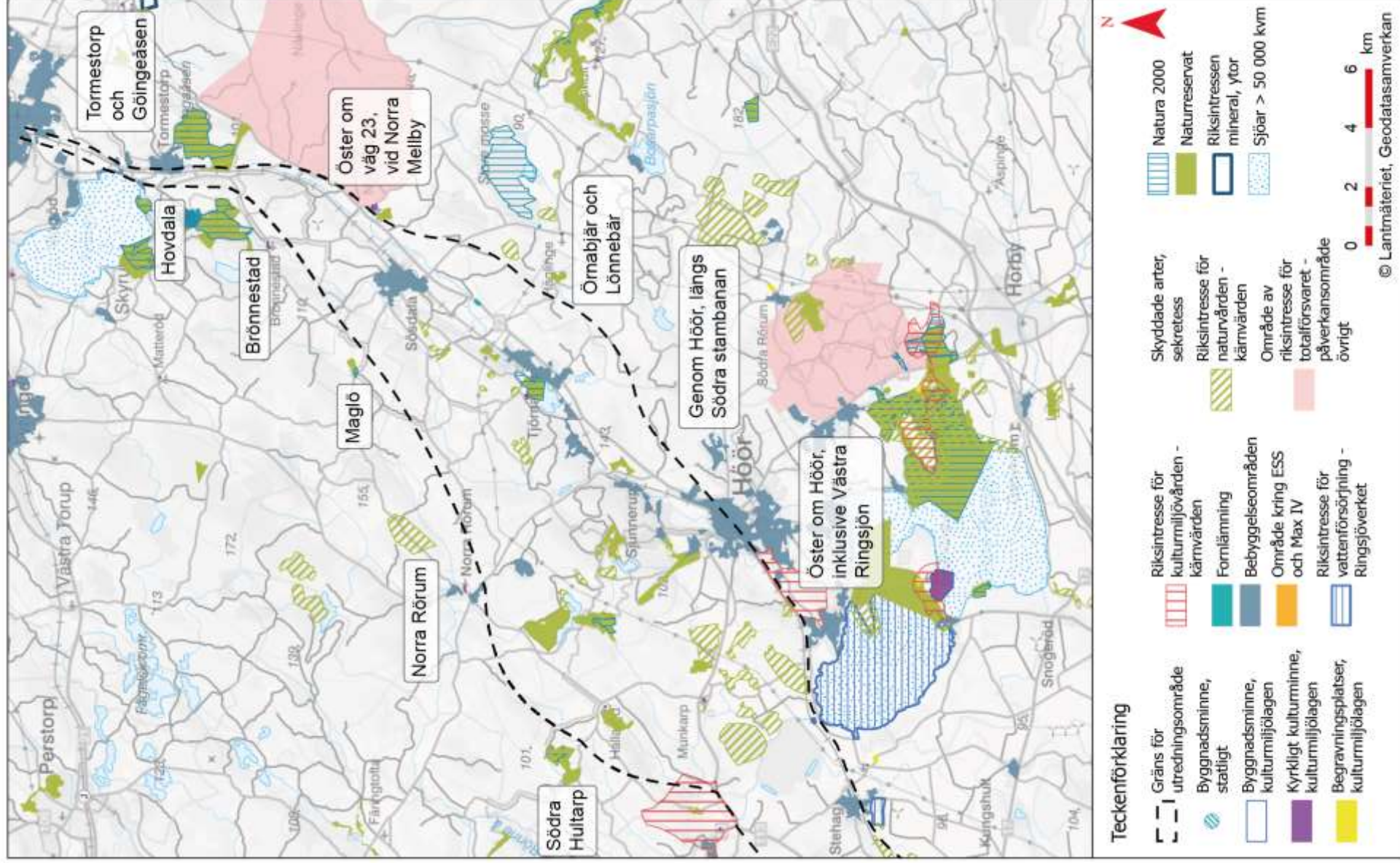
Från planering till byggande

[Länk till film på YouTube](#)

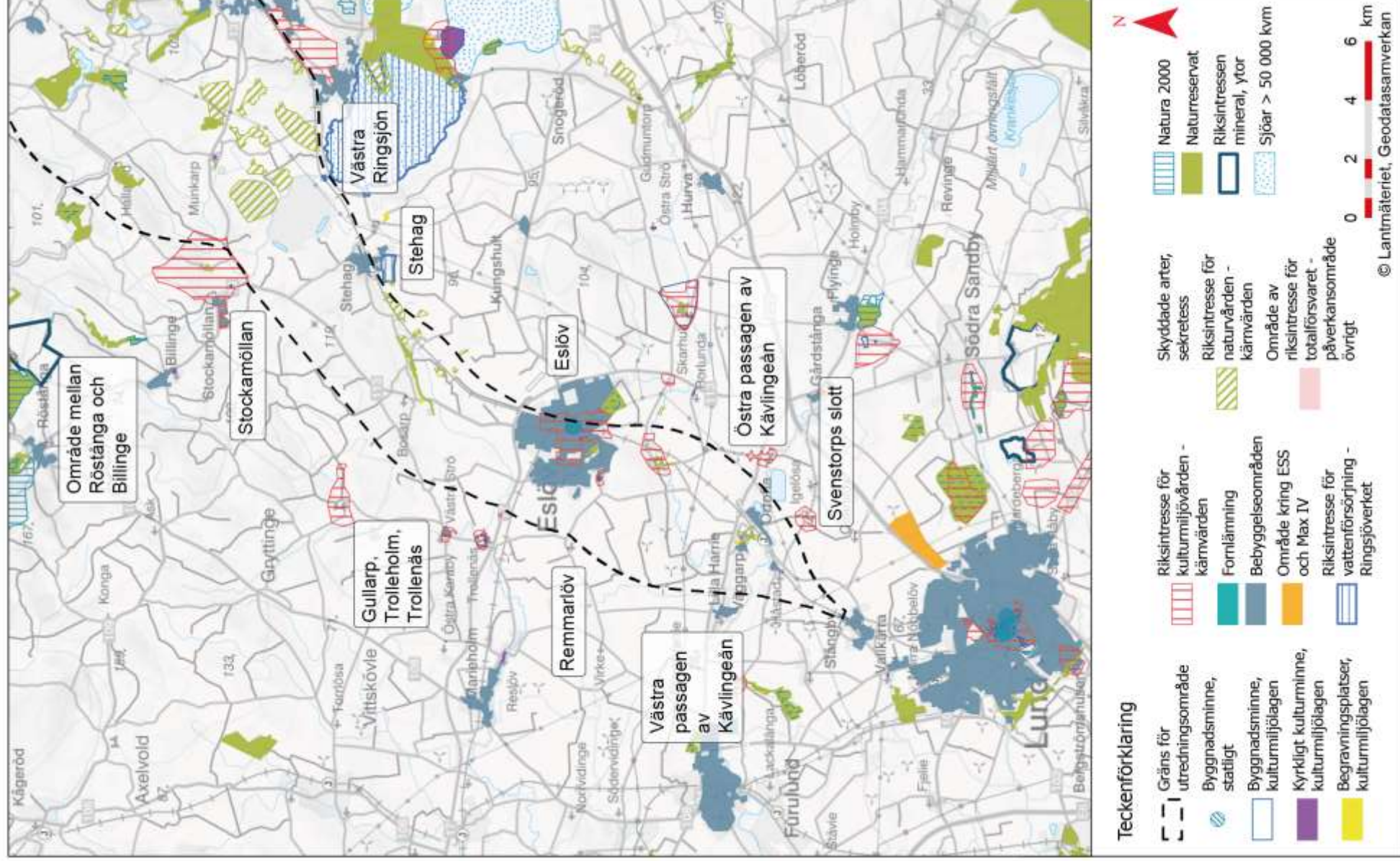
Information om GDPR

[Länk till Trafikverket.se](#)

Karta 1 Utredningsområde – norra delen



Karta 2 Utredningsområde – södra delen



Principskiss järnvägens utformning

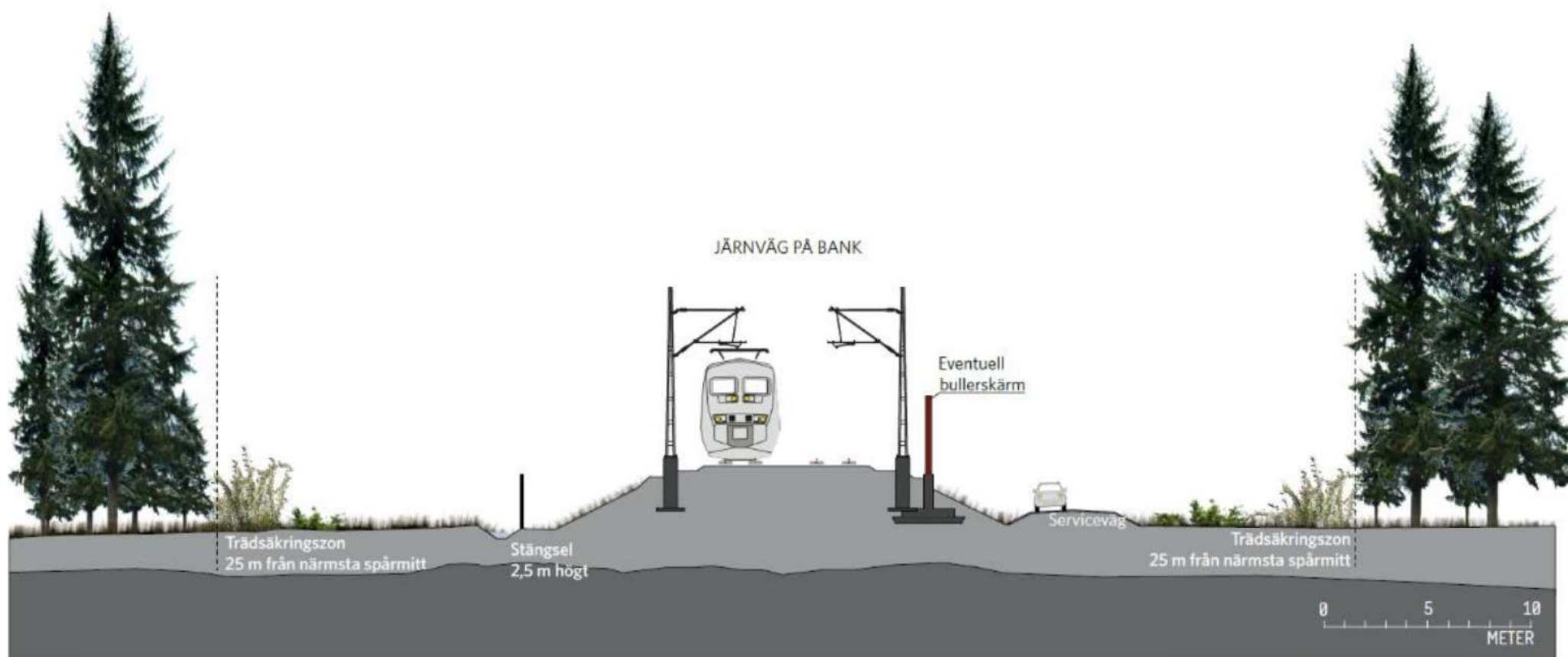


Illustration av typsektion över järnvägens utformning på bank med fysisk barriär och trädsäkringsområde.
Den fysiska barriären kan utgöras av exempelvis bullerplank eller stängsel beroende på omgivning. Bild: Sweco

Trafikverket, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se