

JÄRNVÄGSPLAN – GRANSKNINGSHANDLING

Klippan, Förlängt mötesspår och höjd hastighet

Klippans kommun, Skåne län

Samrådsredogörelse, 2025-09-19

TRV 2022/46002



Trafikverket

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

Besöksadress i Malmö: Neptunigatan 56

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2025-09-19

Dokumentnummer: 168051-00-025-002

Ärendenummer: TRV 2022/46002

Kontaktperson: Marie Sundling, projektledare

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
2.1.	Samrådsrets inför länsstyrelsen beslut om betydande miljöpåverkan	5
2.2.	Samrådsrets vid utformning av planförslaget.....	5
3	Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.....	7
3.1.	Samråd med Länsstyrelsen Skåne.....	7
3.2.	Samråd med Klippans kommun	8
3.3.	Samråd med Skånetrafiken.....	9
3.4.	Samråd med Region Skåne	10
3.5.	Samråd med verksamheter som berörs	11
3.6.	Samråd med ledningsägare	12
3.7.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
3.8.	Samråd med myndigheter och organisationer	15
3.9.	Samråd med fastighetsägare längs väg 1820	16
4	Samråd vid utformning av planförslaget	17
4.1.	Samråd med Länsstyrelsen Skåne.....	17
4.2.	Samråd med Klippans kommun	18
4.3.	Samråd med Skånetrafiken.....	20
4.4.	Samråd med Region Skåne	21
4.5.	Samråd med verksamheter som berörs	21
4.6.	Samråd med ledningsägare	24
4.7.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	25
4.8.	Samråd med övriga myndigheter och organisationer	27

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Inkomna samrådsyttranden, minnesanteckningar från samrådsmöten samt tjänsteanteckningar finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2022/46002.

1 Sammanfattning

Trafikverket har under arbetet inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (BMP) samt under utformningen av planförslaget bedrivit ett samrådsarbete med samrådskretsar som definierats för de båda skedena. Syftet med samråden inför länsstyrelsens beslut om BMP har varit att inhämta information om utredningsområdet och synpunkter i ett tidigt skede. Under samrådet har Trafikverket samtidigt kunnat lämna information om projektet, dess ändamål och föreslagna åtgärder.

Inför länsstyrelsens beslut har digitala samrådsmöten genomförts med Skånetrafiken och Region Skåne. Samrådsmöten med Klippans kommun och Länsstyrelsen Skåne har skett både i form av digitala möten och fysiska möten. Fysiska samrådsmöten har skett med två företag och en förening som bedriver verksamhet på bangården i Klippan. Därutöver har ett informationsmöte på orten genomförts under samrådsperioden 2022-10-21 – 2022-11-17. Det arrangerades som ett öppet hus i föreningslokalen Sågen 2022-10-25.

De inkomna synpunkterna handlade om risken för ökat buller och det eventuella förslaget att stänga Ladugårdsvägens plankorsning med järnvägen. Andra synpunkter gällde markanspråket och frågor kring lokaliseringen av mötesspåret.

I arbetet med utformning av planförslaget har samrådskretsen utökats och ett antal uppsökande samråd har genomförts. Dessa har inriktats på fastighetsägare och verksamheter som på olika sätt berörs av järnvägsplanen. I enskilda samrådsmöten har fastighetsägare fått förhandsinformation om järnvägsutbyggnaden och den påverkan som kan komma att beröra dem. Ett samrådsmöte på orten genomfördes under samrådsperioden 2024-04-15-2024-05-15. Mötet hölls i föreningslokalen Sågen 2024-04-23.

Inkomna synpunkter från samrådet handlade bland annat om risken för ökat buller och vibrationer, markanspråk och påverkan på naturvärden.

Samrådet med Klippans kommun har utökats och formaliserats genom löpande möten. Samråden med ledningsägare, Region Skåne och Skånetrafiken har fortsatt. Därutöver har ytterligare samrådsmöten skett med fastighetsägare och verksamheter som påverkas och där förändringar skett under arbetet med järnvägsplanen och en övergripande produktionsplanering.

I samrådsredogörelsen har hänsyn tagits till yttranden som inkommit senast under juni 2025.

2 Samrådsrets

Samrådsrets är en term som används i Sverige inom planeringsprocesser, framför allt inom bygg- och anläggningsprojekt, infrastrukturprojekt eller annan fysisk planering.

Samrådsretsen syftar på den grupp av intressenter som berörs av ett visst projekt eller plan och som därför bör involveras i samrådsprocessen. Samrådsretsen kan inkludera myndigheter, kommuner, närboende, berörda företag, organisationer och andra intressegrupper.

Syftet med att ha en samrådsrets är att ge dessa aktörer möjlighet att ge input, framföra synpunkter och delta i dialogen kring projektet.

Samråd är en del av demokratiska processer och bidrar till ökad transparens och förståelse för beslutsprocesser. Det är ett sätt för projektledare och beslutsfattare att inhämta kunskap och förståelse för lokala förhållanden.

Under planläggningsprocessen genomförs samråd kontinuerligt med olika parter och med olika inriktning beroende på hur långt processen kommit. Samrådsretsen ser därför olika ut beroende på när i processen samråd genomförs.

2.1. Samrådsrets inför länsstyrelsen beslut om betydande miljöpåverkan

I detta skede av planläggningen utgjordes samrådsretsen av Länsstyrelsen i Skåne, Klippans kommun, Region Skåne och Skånetrafiken samt de enskilda som särskilt berörs. Med enskilda som berörs avses i första hand närboende och inte en bredare allmänhet.

Fastighetsägare vars mark kan beröras och andra fastighetsägare i närheten av projektet ingick i denna krets. Även delägare i samfälligheter, gemensamhetsanläggningar och innehavare av rättigheter utgjorde en del av samrådsretsen.

Samrådsretsen definierades genom de fastigheter och verksamheter inom 100 meter intill berört spårområde, med en utökning för fastigheter längs Ladugårdsvägen och för verksamhetsområdet söder om stationen. Därutöver räknades företagare som bedriver omlastningsverksamhet på bangården liksom föreningen som har verksamhet intill och på delar av bangården, in i samrådsretsen. Även myndigheter och organisationer ingick i samrådsretsen i detta skede.

Inbjudningar till samrådsmöte på orten, vilket genomfördes 2022-10-25, sändes till 187 adressater, varav 43 inom kategorin myndigheter, verksamheter och föreningar.

Samrådsretsen utökades med 34 fastighetsägare längs väg 1820 under mars 2023 då utredningsområdet kom att inkludera väg 1820. Vägen är smal med delvis nedsatt sikt varför tillfälliga åtgärder och tillfälligt markanspråk kommer att behövas under byggskedet. Fastighetsägare med fastigheter som angör väg 1820 inkluderades i samrådsretsen.

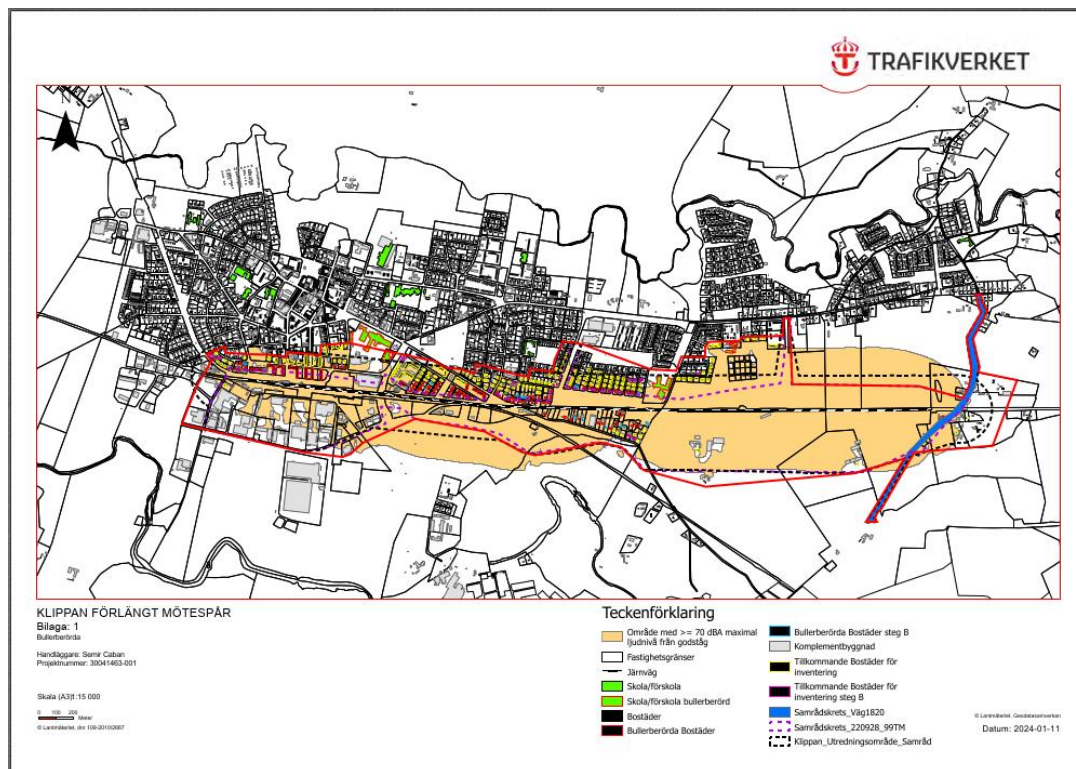
2.2. Samrådsrets vid utformning av planförslaget

Då Länsstyrelsen Skåne 2023-04-20 beslutat att projektet *Klippan – förlängt mötesspår och höjd hastighet* medför betydande miljöpåverkan, utökades samrådsretsen vid utformning av planförslaget.

Enskilda som särskilt berörs är fastighetsägare och närboende som påverkas av järnvägsutbyggnaden, bland annat genom markanspråk. I samrådsretsen ingår, liksom i föregående skede, Länsstyrelsen Skåne, Klippans kommun, Region Skåne, Skånetrafiken

och ett stort antal myndigheter och organisationer. Även delägare i samfälligheter, gemensamhetsanläggningar och innehavare av rättigheter ingår.

I samrådsområdet ingår även verksamheterna söder om stationsområdet och på bangården, boende längs väg 1820 och de föreningar som har aktiviteter i det närbelägna Allaktivitetshuset Sågen.



Figur 1. Av kartan framgår bland annat samrådsområde inför länsstyrelsen beslut om betydande miljöpåverkan (lila prickad linje) och under utformning av planförslaget (röd heldragen). Blå markering visar samrådsområde för väg 1820. Färgat fält är den utökade bullerutbredningen för maximal ljudnivå från godståg.

3 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan genomfördes under perioden 2022-10-21 till 2022-11-17.

I projekt *Klippan – förlängt mötesspår och höjd hastighet* har samråd genomförts genom ett flertal möten, som skett antingen genom fysiska träffar eller digitalt. Under hösten 2022 syftade samrådsmötena till att informera om projektets ändamål och planerade åtgärder, samt att inhämta synpunkter och kompletterande information om utredningsområdet.

Minnesanteckningar från genomförda möten samt inkomna yttranden under samrådsperioden har diarieförts under TRV 2022/46002.

3.1. Samråd med Länsstyrelsen Skåne

Samråd med Länsstyrelsen Skåne genomfördes 2022-10-19 genom ett fysiskt möte. Vid mötet informerade Trafikverket om projektets ändamål och nyttor, tidplan och planerade åtgärder, samt om Ladugårdsvägen. Länsstyrelsen efterfrågade bland annat varför och hur det utretts att mötesspåret ska förlängas österut och inte västerut. Det behöver enligt länsstyrelsen framgå av dokumentationen och inarbetas i planen. Andra frågor från länsstyrelsen var om järnvägsplanens utbredningsområde är den bästa lösningen ur miljösynpunkt, eller om den lösning som föreslogs i en åtgärdsvalsstudie från 2015 är bättre ur miljösynpunkt.

Länsstyrelsen var även tveksam till att inte plankorsningen i Söndraby byggs bort när ombyggnad sker alldeles intill och hastigheten höjs på järnvägsspåret, och efterfrågar motiv till varför den plankorsningen inte byggs om och ersätts med en planskildhet.

Gångbron över bangården och de tre principiella placeringarna diskuterades. Avseende det östra läget lyfte länsstyrelsen att det har ett kulturhistoriskt läge med kopplingen till Bruksallén, som idag slutar söder om järnvägen. Samtidigt har stationen varit den plats runt vilken samhället vuxit fram. Det östra läget innebär att centrum i Klippan förskjuts österut vilket kan få påverkan på kulturmiljövärden, resonerade länsstyrelsen, som vidare ansåg att det mer logiskt att skapa förutsättningar för mer verksamheter och liv i den kulturminnesvärda stationen.

De viktigaste frågorna från länsstyrelsen var följande:

- Varför byggs inte mötesspåret från Klippans station och västerut, i stället för österut?
- Varför åtgärdas inte plankorsningen vid Söndraby?
- Varför har mötesspåret förkortats i jämförelse med den åtgärdsvalsstudie som 2015 föreslog ett mötesspår mellan Klippan och Hyllstofta?

Trafikverket motiverade beslutet att dra mötesspåret österut med att det handlar om att skapa jämna gångtider mellan de olika mötesplatserna. Om mötesspåret förläggs västerut, blir gångtiden för tågen mellan Åstorp och Klippan för kort, medan gångtiden för tågen mot nästa mötesplats i öster blir för lång.

Trafikverket måste prioritera vilka plankorsningar som ska byggas bort eftersom det är kostsamt att genomföra och det finns många plankorsningar som kräver åtgärder. Trafikverkets riktlinje TRV 2015:0311 är styrande för hur plankorsningar ska utformas

för att anses vara säkra. Plankorsning Söndraby följer denna riktlinje och det finns därför inget skäl att ta bort den. Plankorsningen i Söndraby går över ett (1) spår och är försedd med bommar och ljusanläggning.

Trafikverket svarade vidare att den önskade effekten uppnås med ett mötesspår som endast är tre kilometer, alltså mellan Klippan och Söndraby.

3.1.1. Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen Skåne beslutade 2023-04-20 att projektet kommer att medföra betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning skulle tas fram. Inför beslutet formulerade länsstyrelsen skriftliga frågor till Trafikverket som gällde rutiner för bedömning om tillstånd för vattenverksamhet behövs med avseende på Ladugårdsvägens eventuella påverkan på grundvatten. Länsstyrelsen informerade samtidigt om ett förslag på nytt riksintresse avseende Klippans Pappersbruk.

Trafikverket svarade att ett ställningstagande angående vattenverksamhet kommer att tas fram under skede samrådshandling. I ställningstagandet dokumenterar Trafikverket som verksamhetsutövare om det är uppenbart att allmänna eller enskilda intressen skadas i enlighet med 11 kap 12 § miljöbalken. Om Trafikverket gör ställningstagandet att enskilda eller allmänna intressen riskerar att uppenbart skadas söks tillstånd. I tillståndsprocessen hålls särskilt samråd om vattenverksamheten samt begärs ett särskilt BMP-beslut för vattenverksamheten. Ställningstagandet kommer att delges länsstyrelsen.

3.2. Samråd med Klippans kommun

Kontakterna med Klippans kommun skedde genom flera möten, både fysiska träffar och digitala möten. Kommunen representerades av mellan två och fyra tjänstepersoner. Mötena hade karaktären av informationsutbyte och samverkan.

3.2.1. Fysiskt möte och platsbesök vid stationen

Samrådsmöte med Klippans kommun skedde 2022-08-30 med fokus på gestaltningsfrågor. Mötet syftade till att fånga in kommunens ambition vad gäller utveckling av stationsområdet. Diskussionen handlade bland annat om framtida lägen för busshållplatser och pendlarparkering samt om verksamhetsområdet söder om bangården. Enligt kommunen finns det många aktörer som vill få plats inom detta verksamhetsområde. Kommunen äger marken där återvinningscentralen ligger. En del av den kommer att säljas, men vissa delar behålls för att kunna anlägga en gång- och cykelväg på södra sidan om järnvägen.

Vid mötet diskuterades även det omgivande vägnätet, bland annat Ängelholmsgatan. Internt inom kommunen har diskussioner förts om att begränsa trafiken genom att exempelvis flytta befintlig pendlarparkeringen till södra sidan av järnvägen.

3.2.2. Digitalt möte

Ett samrådsmöte med kommunen genomfördes digitalt 2022-10-10. Syftet med mötet var att informera kommunen om det material som planerades att visas på det kommande samrådsmötet på orten 2022-10-25 samt att ge kommunen möjlighet att korrigera eller lägga till information.

Kommunen framförde vid mötet att de ville vara med och utforma gångbron. Gällande Ladugårdsvägens plankorsning med Skånebanan ansåg kommunen att en stängning av

korsningen inte var samhällsekonomiskt lönsam. Kommunen lyfte också tveksamheter kring veteranjärnvägens fortsatta verksamhet på och intill bangården.

3.2.3. Samrådsmöte på orten

Kommunen var representerad vid samrådsmötet på orten 2022-10-25. Två tjänstepersoner deltog för att lyssna på Klippanbornas tankar om projektet.

3.2.4. Digitalt möte

Två tjänstepersoner deltog vid ett digitalt möte 2022-11-11. Vid mötet diskuterades bland annat gestaltungsfrågor och påverkan på detaljplaner. Kommunens politiker förordade ett västligt läge för gångbron. För att bredda diskussionen ville tjänstepersonerna ha mer underlagsmaterial för att delge politikerna. Tjänstepersonerna har lyft med kommunens planhandläggare att arbetet med detaljplaner måste starta.

Trafikverket tryckte på behovet av att kommunen skapar en formell samrådsgrupp, som planerar in formella nämndsytranden för samrådet i nästa skede av planläggningsprocessen. I den formella samrådsgruppen bör representanter för kommunstyrelsen, plan- och stadsbyggnad samt miljö- och hälsofrågor ingå. Kommunen meddelade att de inte hade en egen miljöförvaltning utan att miljöfrågor hanteras av Söderåsens miljöförbund.

Klippans kommun beslutade att inte lämna något formellt yttrande i det här skedet, vilket meddelades vid detta samrådsmöte.

3.2.5. Digitalt möte

Ytterligare ett samrådsmöte med kommunen genomfördes som digitalt möte 2022-12-13. Två tjänstepersoner från Klippan deltog. Vid mötet presenterade Trafikverket den information som kommit fram vid de samrådsmöten som genomförts med de aktörer som har verksamheter på bangården. Lägen och utformningar för gångbron diskuterades också. Vid mötet beslutades även formerna för det fortsatta samarbetet under år 2023 i form av en formell samrådsgrupp med kommunala tjänstepersoner från flera delar av kommunens verksamhet.

3.2.6. Fysiskt möte

Efter att en formell samrådsgrupp bildats, genomfördes det första mötet i form av ett fysiskt möte i Klippan 2023-02-28. Tre tjänstepersoner från kommunen samt en representant för Söderåsens miljöförbund deltog. Söderåsens miljöförbund företrädde kommunen i miljö- och hälsofrågor. Mötet genomfördes efter att Trafikverket och Klippans kommun undertecknat ett avtal som reglerar ombyggnaden av Ladugårdsvägens plankorsning. Mötet kom därför att till stora delar fokusera på Ladugårdsvägen. Andra frågor gällde markanspråk och gränsdragning mot kommunala detaljplaner. Kommunikationsvägar, information på hemsidor samt bygg- och rivningslov diskuterades också.

3.3. Samråd med Skånetrafiken

Samrådsmöte med Skånetrafiken genomfördes 2022-09-16 i form av ett digitalt möte. Vid mötet presenterades järnvägsplanens ändamål, en grov tidplan, framtida funktioner och planerade åtgärder.

Skånetrafiken uppskattade att mellanplattformen planeras att breddas och byggas om till modern standard. Skånetrafiken ville även ha en förlängning av mittplattformen till 240

meter, som en framtidssäkring för det ökande antalet resenärer. Skånetrafiken ville ha väderskydd i stället för vindskydd på plattformen vilket möjliggör biljettautomater på plattformen. Skånetrafiken önskade att all service och trafikinformation samlas på ett ställe och inte sprids ut.

Skånetrafiken lyfte vidare att det behövs omedelbara åtgärder för att stoppa det spårspring som sker i Klippan och orsakar störningar på tågtrafiken. Då den planerade anläggningen beräknas stå klar först år 2030, ansåg Skånetrafiken att åtgärder måste till snarast.

Trafikverket svarade att Skånebanan inte är prioriterad för längre plattformar. I inledning av projekteringen var utgångspunkten att ombyggnaden skulle genomföras på ett sådant sätt att en framtida förlängning skulle kunna ske. I ett senare skede av projekteringen har framgått att en förlängning inte kommer att vara möjlig utan omfattande kostnader, och därför har denna förutsättning utgått.

Plattformen kommer att förses med väderskydd.

Åtgärder för att stoppa obehörigt spårspring redan under planeringsskedet är angeläget men ett svårt problem att lösa. Bangården har stängslats in med olika former av staket och låsta grindar, men staketet klipps upp och grindarna förstörs. Åtgärder för att förhindra spårspring hanteras inte inom projektet men frågan har lyfts vidare internt inom Trafikverket.

Efter ombyggnaden kommer det att finnas ett spärrstaket mellan spår 1 och 2 för att förhindra spårspring mellan plattformarna. Att även montera ett spärrstaket mellan nya spår 3 och 4 bedöms vara av nackdel för underhållsåtgärder.

3.4. Samråd med Region Skåne

Samrådsmöte med Region Skåne genomfördes 2022-09-19 i form av ett digitalt möte. Vid mötet presenterades järnvägsplanens ändamål, en grov tidplan, framtida funktioner och planerade åtgärder.

Vid mötet påminde Region Skåne om den åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som togs fram år 2015 med en efterföljande avsiktsförklaring/PM år 2016. Åtgärdsvalsstudien föreslog ett förlängt mötesspår mellan Klippan och Hyllstofta som en prioriterad åtgärd för att korta restiderna. Region Skåne undrade varför mötesspåretns längd är betydligt kortare i den pågående järnvägsplanen, och ställde därefter frågan om det kortare mötesspåret kan uppnå samma funktion, det vill säga kortare restider. Region Skåne påpekade att både i ÅVS:en och i PM:et var åtgärder för att uppnå kortare restider det viktigaste kravet, och regionen var rädd för att det perspektivet hade gått förlorat. Därför undrade regionen om målformuleringen från ÅVS:en har ändrats och, om så skett, varför.

Region Skåne undrade även om tidplanen är anpassad efter Trafikverkets finansiering eller om planprocessen styr vad regionen ansåg vara en lång tidplan.

Region Skåne betonade även att det är viktigt att Klippans kommun agerar för att göra stationen och dess närområde mer attraktivt och tillgängligt. Regionen betonade även att samverkan mellan kommunen och Skånetrafiken är viktig.

Trafikverket konstaterade att samma effekt – minskad restid – kan uppnås även med ett kortare mötesspår. Målformuleringen från åtgärdsvalsstudien har inte ändrats.

Trafikverket informerade också om att samverkan sker med Klippans kommun, som bland annat delvis finansierar den planerade gångbron. Samråd sker även med Skånetrafiken, se avsnitt 3.3. Den planerade byggstarten är baserad på den tid det tar för planeringsprocessen inklusive fastställande och eventuellt överklagande.

3.5. Samråd med verksamheter som berörs

3.5.1. Träindustrier

Samrådsmöte med företag som har omlastningsverksamhet på Klippans bangård genomfördes 2022-11-14 i form av ett fysiskt möte i kombination med ett platsbesök vid bangården. Företagen får träråvara levererad med tåg, som lastas om till lastbil från spår 6 på bangården. Företagen är angelägna om att de planerade åtgärderna inte försämrar förutsättningarna för omlastningen. Vid mötet beskrev företagen hur omlastningen går till och vilka behov de har för att kunna fortsätta verksamheten och på sikt expandera. Företagen önskade bland annat att befintligt spår 6 förlängs både i öster och väster, och att ett personskyddsstängsel på södra sidan flyttas söderut för att ge plats åt mellanlagring av timmer.

Träindustrierna lämnade 2022-11-17 ett gemensamt skriftligt yttrande, som innehåller en sammanställning av de behov och önskemål som presenterades på mötet 2022-11-14. Företagen ville ha ett samarbete kring den framtida lösningen och motsatte sig inte en flytt av omlastningsområdet om det medför att deras behov kan tillgodoses.

Trafikverket meddelade att de ser det som positivt om anläggningen kan förbättras så att både befintliga industrier och andra företag kan använda bangården för omlastning och godstransporter på järnväg. Träföretagens önskemål är rimliga för att fler företag ska kunna använda bangården i framtiden. Trafikverket uppskattar den positiva och konstruktiva dialogen och kommer att engagera egen expertis i det fortsatta arbetet.

3.5.2. Veteranjärnväg

Samrådsmöte med föreningen som bedriver verksamhet med veteranåtgång på Klippans bangård genomfördes 2022-12-09 i form av ett fysiskt möte i kombination med förevisning av föreningens anläggning.

Föreningen har tidigare kört veteranåtgång på sträckan Klippan-Ljungbyhed, och planerar för att återuppta den verksamhet efter att järnvägen, som ägs av Klippans kommun, ska rustas upp. Föreningen var därför angelägen om att nuvarande möjlighet att köra österut från veteranbangården bibehålls. Föreningen såg helst att det går att undvika växlingsrörelser vid utfart.

Föreningen vill också göra fem av åtta lokstallar till museum. I de övriga tre lokstallarna vill föreningen ha verkstäder. Föreningen räknar med att deras planer kommer att locka många besökare till museet och människor som vill åka med veteranåtgång till Ljungbyhed. Säkerhet för besökare är viktig och entrén till området kommer att fortsatt vara från Brännerigatan. Föreningen välkomnar gångbron.

Trafikverket uppskattade den positiva och konstruktiva dialogen med föreningen.

3.5.3. Lantbrukare

Fysiska möten genomfördes med lantbrukare vars jordbruksverksamhet berörs. Mötena hölls 2023-01-31 och 2023-03-13 på respektive lantbrukares gård.

De båda lantbrukarna berörs av både permanent och tillfälligt markanspråk. Det permanenta markanspråket avser yta för mötesspåret, det tillfälliga för anläggandet av detsamma.

Vid mötena beskrev lantbrukarna sin verksamhet och lokalisering av bevattning, dräneringsledningar och brunnar, samt sina körvägar för att komma ut på åkrarna. På en av fastigheterna finns en specialanpassad bevattningsanläggning som berörs. Ett skärmtak för halmförvaring nära järnvägen berörs också och måste hanteras genom att antingen flyttas eller byggas om.

Lantbrukarna hade frågor om varför mötesspåret inte läggs i skogen vid Hyllstofta. Trafikverket informerade om kapacitetsutredningens slutsatser att mötesspåret endast kan placeras mellan Klippans station och Söndraby för att få den önskade effekten med tågmöten som inte kräver tågstopp och därmed kortare restider.

En diskussion om varför mötesspåret förläggs på södra sidan hölls vid ett av besöken.

Lantbrukarna hade önskemål om att byggentreprenören inte kör tvärs över åkrarna, utan längs med järnvägen. Tidpunkter för inmätningar, fältundersökningar och arkeologiska undersökningar (okulära) diskuterades för att kunna anpassas efter vårbruk och höstsådd.

Trafikverket uppskattade synpunkterna och tog med sig dem till det fortsatta arbetet.

3.6. Samråd med ledningsägare

Samrådsmöten har skett med ledningsägare som kan beröras av projektet vid följande tillfällen:

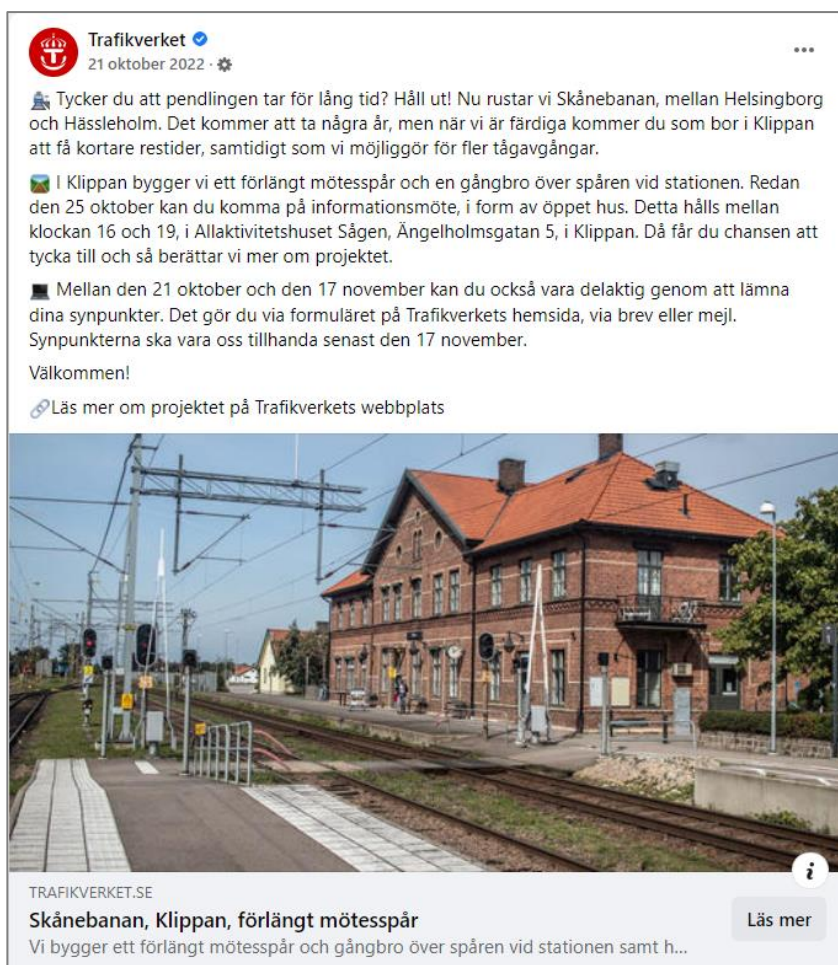
- Nordion Energi AB 2022-11-03
- Skanova/Telia 2022-11-07
- Krafringen 2022-11-09
- Bjäre kraft 2022-11-09
- Klippans kommun 2022-11-22

Dessa möten har haft karaktären av arbetsmöten och syftat till att gå igenom befintliga ledningar som kan komma att beröras av projektet.

Krafringen har en ledning med spänning på 50 kV som korsar befintlig järnvägen och som är en så kallad koncessionsledning. Det innebär att omförläggning eller annan större åtgärd på ledningen kommer att kräva anmälan och tillstånd.

3.7. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Under samrådsperioden 2022-10-21 – 2022-11-17 genomfördes ett informationsmöte på orten 2022-10-25. Inbjudningar till 187 fastighetsägare och verksamheter gick ut två veckor före mötet. Annonsering utfördes i tre lokaltidningar 2022-10-15 samt med en annons på Facebook som var synlig under hela samrådstiden.



Figur 2. Trafikverkets Facebook-annons om samrådet

Antal visningar av Facebook-annonsen blev cirka 47 300. Varje person har i snitt sett annonsen drygt tre gånger. Interaktionerna på annonsen var följande: 43 kommentarer, 17 delningar, 152 reaktioner och 260 länkklick.

Inför informationsmötet skickades ett pressmeddelande ut 2022-10-19 med information om projektet och det kommande samrådet. Som svar gjorde P4 Kristianstad två inslag i radio och på sin webb 2022-10-19. Det ena var ett kort inslag med information om projektet och hur Skånebanan kommer byggas. Det andra var en intervju i radioprogrammet Eftermiddag i P4 Kristianstad, där projektledare Marie Sundling blev intervjuad av Gustav Persson. Frågorna handlade om projektet, det kommande samrådet, hur allmänheten och berörda kan påverka samt vad som händer framöver.

Informationsmötet på orten genomfördes som ett öppet hus i föreningshuset Sågen. Mellan klockan 16 och 19 kunde besökare komma när de ville för att ta del av utställt material, ställa frågor och lämna synpunkter. Ett anpassat formulär fanns i lokalen för att lämna skriftliga synpunkter direkt på plats.

Uppskattningsvis 100 personer besökte informationsmötet. Av dem lämnade 15 personer in skriftliga yttranden under mötet. Många besökare var positiva till den planerade gångbron, men några uttryckte tveksamhet till tillgängligheten (hiss och trappor). Ett flertal personer var kritiska till förslaget att stänga Ladugårdsvägens plankorsning med järnvägen.

Efter informationsmötet har 42 yttranden inkommit till Trafikverket. I antalet ingår svar från myndigheter och organisationer. Synpunkterna redovisas på generell nivå nedan:

Buller och vibrationer

Tio yttranden tog upp att högre hastighet kommer att leda till ökat buller. Redan idag upplever boende att de störs av buller från tågtrafiken, och det fanns en önskan om fler bullerskydd både söder och norr om järnvägen. Två bostadsrättsföreningar som ligger nära järnvägen påtalade att de har problem med vibrationer och sättningsskador. Ytterligare två yttranden motsatte sig ökad hastighet på tågen då risk finns för ökade bullernivåer.

Trafikverket svarade att både en bullerutredning och en vibrationsutredning kommer att genomföras i nästa skede av planläggningsprocessen. Bullerutredningen innebär beräkningar av bullernivåer och bullerspridning samt visar eventuellt behov av bullerskyddsåtgärder. Under byggskedet kommer vibrationer att mätas för att kontrollera att ingen byggnad skadas av bygget.

Ladugårdsvägen

Tio yttranden motsatte sig en stängning av Ladugårdsvägen. Förslag på andra passager över järnvägen lämnades. Det betonades även att det är viktigt att det byggs en passage för fotgängare och cyklister vid Ladugårdsvägen eller på en eventuellt annan plats som ersätter Ladugårdsvägens plankorsning. Synpunkterna handlade också om att Ladugårdsvägen måste hållas öppen under byggskedet och att det uppkommer köer i cirkulationsplatsen söder om plankorsningen.

Trafikverket svarade att de arbetar tillsammans med Klippans kommun för att hitta en lösning för Ladugårdsvägens korsning med järnvägen. 2024-06-13: I januari 2023 undertecknade Trafikverket och Klippans kommun ett medfinansieringsavtal. Avtalet utgör ett beslut om att bygga en planskild korsning mellan järnvägen (på bro) och Ladugårdsvägen (i vägport) samt hur finansiering delas upp parterna emellan.

Markanspråk

En verksamhet söder om järnvägen önskade en dialog med Trafikverket angående att få tillgång till mark för att kunna expandera och för parkering till anställda.

Några yttranden var kritiska till intrånget på jordbruksmarken och ansåg att utbyggnaden i stället bör flyttas till ett område från Hyllstofta och västerut, en sträcka som huvudsakligen går genom skog. De yttrandena förespråkade även ett mötesspår norr om befintligt spår. Ett yttrande ville ha mötesspåret söder om befintligt spår.

Trafikverket ska se över om det är möjligt att tillåta parkering för verksamhetens anställda under en begränsad tid.

Trafikverket har i en kapacitetsutredning utrett var tågmöten behöver ske för att halvtimmetrafik ska kunna uppnås på hela Skånebanan. Ett tåg i vardera riktningen ska då hinna köra med full hastighet i 14 minuter innan ett tågmöte sker. Tåg från Bjuv i riktning österut kommer inte att hinna till ett mötesspår på sträckan Söndraby-Hyllstofta, utan når bara fram till sträckan där mötesspåret föreslås, det vill säga mellan Klippan och Söndraby. Tillsammans innebär det att ett mötesspår mellan Söndraby och Hyllstofta inte är ett möjligt alternativ för att uppnå tågmöten på det sätt som krävs för att klara halvtimmetrafik.

Befintlig verksamhet

Två yttranden har lämnats från föreningen som bedriver veteranågsverksamhet i området. I båda betonades att dagens funktion som möjliggör att veteranåg kan köra ut från Klippan och mot Ljungbyhed bör bibehållas även efter ombyggnaden. Föreningen planerar för att starta trafik med veteranåg mellan Klippan och Ljungbyhed i framtiden. Föreningen har nyligen byggt en station i Ljungbyhed som första etapp i den planen.

Trafikverket svarade att i förutsättningarna för järnvägsplanen ingår att nuvarande verksamhet ska kunna fortsätta.

Övrigt

Bland yttrandena fanns även de som uttryckte att de är nöjda med att stationsområdet görs bättre och att gångbron byggs. Två yttranden betonade att det är viktigt att tillgängligheten beaktas, exempelvis att hissarna byggs tillräckligt stora för en elskoter.

Ett yttrande gällde byggnader av omistligt värde och vad som händer med dessa. Ett yttrande betonade att växtligheten på bangården i Klippan har höga botaniska värden som är viktigt för pollinatörer. Ett yttrande varnade för att sänka grundvattennivån. Slutligen önskade en person att järnvägen flyttas och dras parallellt med riksväg 21 mellan Klippan och Perstorp.

Trafikverket noterade yttrandena. Det är viktigt för Trafikverket att bygga en anläggning med god tillgänglighet för alla. Utredningar gällande naturvärden och kulturvärden ingår i arbetet. Det är inte aktuellt att flytta järnvägen till riksväg 21.

3.8. Samråd med myndigheter och organisationer

Flera myndigheter och organisationer har bjudits in till samrådet som genomfördes under perioden 2022-10-21 – 2022-11-17. Tio myndigheter har återkopplat under samrådet.

Följande myndigheter avstod från att yttra sig: Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Jordbruksverket.

Följande myndigheter hade inget att erinra: Försvarmakten, Elsäkerhetsverket, Lantmäteriet, Statens geotekniska institut (SIG) och Sveriges geologiska undersökning, (SGU). SGU hänvisar till sina generella riktlinjer.

Skogsstyrelsen ansåg att det finns en risk för att tätortsnära skog påverkas negativt och bifogar kartunderlag. Området Klippan 3:48 bedöms påverkas med en skyddszon på 500 meter från järnvägen.

SMHI tyckte att ombyggnaden är positiv för klimatet om den kan leda till att fler människor väljer tåg i stället för bil samt om mer gods kan transporteras på tåg. SMHI påminde om att det är viktigt att all samhällsplanering tar hänsyn till framtida klimatförändringar och de effekter som kan uppstå i form av ökad risk för skyfall och högre lufttemperatur.

Svenska kraftnät konstaterade att de i dagsläget inte har några anläggningar eller intressen som berörs och hade därför inga synpunkter. Svenska kraftnät påpekade att det kan finnas regionnätsledningar i närheten varför Trafikverket bör kontakta ledningsägarna.

Lantbrukarnas Riksförbund, LRF, i Klippan lyfte fram åkermarkens viktiga roll och skydd i Miljöbalken 3:4. Det är även viktigt att inte klyva bruks- och ägandeenheter, påminde LRF som även lyfte att den svenska livsmedelsstrategin slår fast att Sverige behöver stärka sin livsmedelsproduktion och öka självförsörjningsgraden. Mot bakgrund av det ansåg LRF att mötesspåret bör läggas norr om befintligt spår, vilket minskar påverkan på enskilda lantbrukares företag. LRF avslutade med att största möjliga hänsyn måste ta till lantbrukarnas behov under byggtiden. LRF Klippan ansåg vidare att Trafikverket bör bekosta ombudskostnaderna för de lantbrukare som eventuellt påverkas.

Trafikverkets utredningar och projekteringar i kommande skede ska innefatta en samlad bedömning, där påverkan på tekniska funktioner, miljö och människor analyseras, samt att en avvägning mellan intressen görs. Jordbruksmarken är ett viktigt allmänt intresse och enskilda lantbrukares behov är intressen som ingår i denna avvägning. Frågan om

ombudskostnader tas upp när ersättningsfrågor diskuteras med Trafikverkets markförhandlare.

3.9. Samråd med fastighetsägare längs väg 1820

Samrådsmöten som genomfördes under hösten 2022 gav Trafikverket information om väg 1820, som går mellan riksväg 11 i söder och Vedbyvägen i norr och som passerar över Skånebanan vid Söndraby. Vägen kommer att användas under byggskedet.

Vid flera möten gavs information om vägens standard. Den är relativt smal och har skymd sikt nära korsningen med järnvägen. Bärigheten för tunga maskiner behöver undersökas.

Trafikverket beslutade därför att utöka utredningsområdet och inkludera väg 1820. 34 fastighetsägare med fastigheter mot väg 1820 berörs och samråd med dem genomfördes under mars perioden 2023-03-20 – 2023-04-02.

I ett brevutskick 2023-03-20 har Trafikverket informerat om projektet och skälet till att inkludera väg 1820 i utredningsområdet. Fastighetsägarna har haft möjlighet att lämna synpunkter fram till 2023-04-02.

En synpunkt har inkommit som gällde önskemål om att bullermätningar genomförs i stället för bullerberäkningar. Fastighetsägaren ansåg att bullerberäkningar inte ger korrekt information.

Trafikverket svarade att myndigheten normalt inte genomför bullermätningar. Under näste skedet, skede samrådshandling, kommer en bullerutredning att genomföras. Bullerutredningen baseras på bullerberäkningar som är den gängse metoden.

4 Samråd vid utformning av planförslaget

I projekt *Klippan – förlängt mötesspår och höjd hastighet* har samråd om järnvägsanläggningens utformning genomförts under perioden 2024-04-15 till 2025-05-15.

Samrådet har även utökats dels genom uppsökande samråd med berörda fastighetsägare, dels genom en mötesserie med Klippans kommun. Förnyat samråd har även skett med aktörer som blev kontaktade under skede samrådsunderlag, bland annat gällande verksamheterna på Klippans bangård.

Minnesanteckningar från genomförda möten samt inkomna yttranden under samrådsperioden finns diarieförda under TRV 2022/46002.

4.1. Samråd med Länsstyrelsen Skåne

4.1.1. Avgränsningssamråd gällande MKB

Efter länsstyrelsens beslut 2023-04-20 om att projektet medför betydande miljöpåverkan har ett avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivningen genomförts 2023-06-19. Vid mötet gick Trafikverket igenom samtliga åtgärder inom projektet och länsstyrelsens tjänstepersoner kunde ställa frågor och få svar. Länsstyrelsen påminde bland annat om naturvärden och tillstånd för vattenverksamhet. Trafikverket informerade om kommande utredningar inom MKB-arbetet.

4.1.2. Samråd om hantering av kommunala detaljplaner

2023-08-24 genomfördes ett möte med länsstyrelsen för att diskutera hantering av berörda detaljplaner i Klippan, utifrån kommunens önskemål om ett samordnat förfarande. Syftet var att få länsstyrelsens syn på det. Vid mötet deltog flera tjänstepersoner från Klippans kommun.

En järnväg eller väg får inte byggas i strid med en gällande detaljplan eller områdesbestämmelse. I praktiken innebär det att en väg- eller järnvägsplan inte bör fastställas innan kommunen har ändrat sina planer så att de överensstämmer med det planerade väg- eller järnvägsprojektet. Om syftet med detaljplanen eller områdesbestämmelserna inte motverkas får dock mindre avvikelser göras.

Mötesspåret innebär intrång på mark som är detaljplanelagd, och att detaljplanerna i dessa delar måste ändras eller upphävas för att inte komma i konflikt med järnvägsplanen. Därutöver ska åtgärderna vid Ladugårdsvägen hanteras i en separat detaljplan. Endast järnvägsbron ingår i järnvägsplanen.

Länsstyrelsen informerade om att upphävande av delar av detaljplaner i ett förenklat förfarande är en möjlighet, men påtalade samtidigt att det måste vara kommunen som fattar beslutet. Länsstyrelsen tipsade om information från Boverket och andra exempel där upphävande skett för flera detaljplaner samtidigt.

4.1.3. Samråd om järnvägsanläggningens utformning

Länsstyrelsen lämnade inget skriftligt yttrande under den formella samrådsperioden 2024-04-15 – 2024-05-15. I stället meddelade länsstyrelsen via mejl att de avsåg framföra sina synpunkter vid samrådsmöte om miljökonsekvensbeskrivningen 2024-06-20.

4.1.4. Samråd inför begäran om länsstyrelsens godkännande av MKB

2024-06-20 genomfördes ett samrådsmöte med länsstyrelsen inför begäran om godkännande av MKB. Genomgående diskuterades vad MKB:n och järnvägsplanen behöver kompletteras med ur länsstyrelsens synvinkel. Mötet inleddes med att Trafikverket introducerade projektet kort. Därefter diskuterades frågor gällande bland annat buller och vibrationer, hantering av grundvattensänkning, vattenverksamheter, strandskydd och eventuella behov av kompensationsåtgärder.

4.2. Samråd med Klippans kommun

Under arbetet med utformning av planförslaget har ett antal möten genomförts med kommunens formella samrådsgrupp, där även Söderåsens miljöförbund har deltagit i rollen som kommunens företrädare för miljö- och hälsoskyddsfrågor. På mötena har parterna lyft viktiga frågor för att få framdrift i projektet.

Klippans kommun har deltagit i mötet med Länsstyrelsen Skåne 2023-08-24 kring hantering av kommunala detaljplaner som påverkas av järnvägsplanen, se avsnitt 4.1.2.

Kommunen har också deltagit vid två samrådsmöten med aktörer som har verksamheter på bangården. Dessa två möten genomfördes 2023-09-04 och redovisas under avsnitt 4.5.1. och avsnitt 4.5.2.

4.2.1. Samrådsmöten

Övergripande samrådsmöten har genomförts kontinuerligt på Trafikverkets kontor i Malmö och i Klippans kommunhus. Under 2023 och 2024 har ett tiotal möten hållits och under vinter och vår 2025 genomfördes ytterligare tre samrådsmöten samt ett särskilt möte om avvattning.

Vid samtliga samrådsmöten har Trafikverket redovisat status för projektet samt eventuella förändringar av tidplanen. Viktiga frågor som diskuterats under året har gällt de planerade åtgärderna såsom gångbrons läge, järnvägsbron över Ladugårdsvägen, undantag från bygglövsplikt för vissa anläggningsdelar, samt mötesspårets påverkan på detaljplaner.

Hantering av kommunala detaljplaner har ägnats stor uppmärksamhet. Inledningsvis föreslog kommunen att berörda detaljplaner skulle ändras i ett samordnat förfarande, vilket bland annat skulle innebära ett gemensamt samråd planerat till våren 2024. Trafikverket förtydligade att projektets åtgärder samråds och provas inom ramen för järnvägsplanen. Länsstyrelsen har också beslutat att projektet innebär betydande miljöpåverkan vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning tas fram för järnvägsplanen. Utifrån detta kom Trafikverket och kommunen överens om att detaljplanerna ska hanteras genom att berörda delar av dem upphävs i ett förenklat förfarande.

Under våren 2024 har den formella samrådsperioden varit ett återkommande ämne för samordning. Inför den formella samrådsperioden diskuterades upplägg för samråd på orten och efteråt diskuterades bland annat förändringar i anläggningens utformning samt yttranden som rörde den kommunala planeringen.

Ett möte om gränsdragningar genomfördes 2023-10-13. En separat gränsdragningslista har tagits fram för att tydliggöra ägande, finansiering samt drift och underhåll för olika delar inom stationsområdet.

4.2.2. Gestaltningsmöten

En serie möten kring utformning av gångbron har genomförts. De har vid flera tillfällen genomförts i form av workshopar. Gestaltningsmöten har under utarbetandet av planförslaget genomförts vid ett tiotal tillfällen.

Mötesserien har utgjort den viktiga process i vilken gångbrons lokalisering och utformning mejslats fram tillsammans med Klippans kommun. Trafikverket har redovisat vilka styrande krav för byggnadsverket som projekteringen har måst följa. Olika förslag har presenterats och diskuterats, förslag har valts bort och under hösten 2023 har ett gemensamt förslag vuxit fram. Detaljfrågor kring bland annat hissar, trappor, tak, ventilation samt anslutning till mellanplattformen har diskuterats.

I diskussionerna har också tankar och idéer kring hur den omgivande stationsmiljön kan gestaltas tagits upp. Trafikverket ansvarar för trapporna inklusive dess grundläggning. Övriga delar råder kommunen över.

Gestaltningsmötena har genomförts i en anda av samförstånd och ambition om att tillsammans skapa en väl gestaltad och funktionell gångbro och plattformsangöring.

Tidigt i diskussionen förordade kommunen en placering av gångbron i ett mer östligt läge. En rad tekniskt styrande krav samt resenärsperspektiv innebar att gångbron fick en lokalisering med angöring mitt på den nya mellanplattformen. Kommunen har accepterat lokaliseringen.

4.2.3. Ladugårdsvägen

Samrådsmöten mellan kommunen och Trafikverket avseende samordning kring den nya sträckningen för Ladugårdsvägen har hållits vid två tillfällen under år 2024: 29 maj och 7 juni. På mötena har detaljfrågor kring utformning avhandlats. Därutöver har Ladugårdsvägen varit en stående punkt på agendan vid de samrådsmöten som redovisas under avsnitt 4.2.1.

4.2.4. Samråd om järnvägsanläggningens utformning

Klippans kommuns yttrande över järnvägsanläggningens utformning inkom 2024-06-12 efter att kommunen begärt förlängd svarstid. Yttrandet har delats in under rubrikerna strandskydd, biotopskydd, buller, vatten och avlopp samt övriga synpunkter på planhandlingarna.

Strandskydd

Klippans kommun delar inte Trafikverkets bedömning att dammen öster om Krikavägen omfattas av strandskydd. Kommunen anser att objektet utgör en teknisk anläggning vars syfte är att hantera dagvatten. Enligt kommunen instämmer länsstyrelsen i deras uppfattning.

Biotopskydd

Kommunen efterfrågar en beskrivning och förklaring till varför ett antal objekt i planbeskrivningen är utpekade med generellt biotopskydd. De anser att ett dike för hantering av dagvatten inte bör omfattas av biotopskydd.

Buller

Kommunen önskade en utförlig redovisning av hur och i vilken omfattning åtgärdsförslagen kommer att minska buller- och vibrationsnivåer. Kommunen efterfrågade en utförligare redovisning av de siffror och bedömningskriterier som använts för att bedöma att det inte finns en samhällsekonomisk vinst i att minska bullernivåerna längs hela Klippans tätort, där

både boende och skolor påverkas. Vidare efterfrågades även ett tydliggörande av begreppet "summa nyttor" i förklaringen om nettonuvärdeskvoten.

Vatten och avlopp

Kommunen efterfrågade en tydlig redovisning av avvattningen av spåren och Ladugårdsvägen, inklusive kvalitet på avrunnet vatten. De önskar även en karta som visar vilka stenvälvstrummor som ska ersättas och deras placering. Kommunen önskar också en sammanställning av vilka kommunala vatten- och avloppsledningar som berörs, vilka rättigheter som behöver justeras samt tidplan för omlägningsarbetena. Kommunen låter även meddela att en eventuell påkoppling till det kommunala avloppsnätet kräver en anmälan samt att eventuella utsläpp behöver godkännas av kommunen.

Övriga synpunkter på planhandlingarna

Kommunen har flera synpunkter på text och layout. Kommunen noterar även att vissa åtgärder kräver bygg- eller rivningslov och förordar en tidig kontakt med kommunens bygglovshandläggare.

Trafikverket tackar för kommunens noggranna genomläsning och kommer att se över text gällande biotopskydd, buller och avvattning med mera. Trafikverket kommer att fortsätta ha regelbundna samrådsmöten med kommunen för att skapa samsyn kring projektet.

Gällande strandskydd för vattenmagasinet vid Krikavägen har Trafikverket efter dialog med länsstyrelsen ändrat sin bedömning i enlighet med kommunens yttrande.

4.3. Samråd med Skånetrafiken

Samrådsmöten med Skånetrafiken genomfördes 2023-10-09 och 2024-03-21.

Vid båda tillfällena diskuterades konkreta lösningar på funktioner och gestaltning av stationsområdet, exempelvis kring väderskydd, ledsagarplats, biljettautomater och Skånetrafikens behov av tekniskskåp för styrutrustning.

Skånetrafiken framförde att väderskydd på befintlig sidoplattform och den nya mellanplattformen ska dimensioneras efter antalet resande. Skånetrafiken önskade att väderskydd, bänkar och papperskorgar följer Skånetrafikens design och underhålls av dem.

Skånetrafiken önskade även att biljettautomater är väderskyddade. Biljettautomat kommer att placeras på norra sidan av gångbron. Trafikverket ser över möjligheten att placera biljettautomat antingen på södra sidan om gångbron eller i gångbron. Även driftåtgärder såsom snöröjning på plattformar diskuterades, liksom vikten av belysning där biljettautomater finns.

Trafikverkets projektledare har därutöver haft fortsatt diskussion med Skånetrafiken vid ett möte 2025-01-22. Trafikverket informerade om status i projektet, bland annat flytt av sidoplattform 20 meter österut, planeringen gällande väderskydd, platser för biljettautomater, plattformstak, angöring till mellanplattformen samt bänkar och papperskorgar. Även utseende på gångbron diskuterades. Skånetrafiken delgav erfarenheter från andra projekt.

4.3.1. Samråd om järnvägsanläggningens utformning

Skånetrafiken lämnade inget yttrande under den formella samrådsperioden 2024-04-15 – 2024-05-15.

4.4. Samråd med Region Skåne

Ett digitalt samrådsmöte med Region Skåne genomfördes 2023-11-20. Två tjänstepersoner från Region Skåne deltog. Vid mötet beskrev Trafikverket de beslut som fattats sedan förra samrådsmötet i september 2022, bland annat beslut om mötesspårets placering, gångbrons placering och utformning, mellanplattformens utformning samt beslutet om en järnvägsbro över Ladugårdsvägen. Vid mötet informerade Trafikverket även om förändringar på bangården gällande spårgeometrin. Region Skåne hade frågor om engagemang och medfinansiering från Klippans kommun, samt om vad införandet av ERTMS medför för trafikeringsplaneringen. Region Skåne var också angelägna om att samverka med Skånetrafiken kring praktiska frågor såsom väderskydd, biljettautomater och under byggskedet gällande avstängningar av tågtrafiken.

Trafikverket bekräftade att samverka och samråd kommer att ske med Skånetrafiken både om utrustning, ERTMS och avstängningar under byggskedet.

4.4.1. Samråd om järnvägsanläggningens utformning

Region Skåne lämnade inget yttrande under den formella samrådsperioden 2024-04-15 – 2024-05-15.

4.5. Samråd med verksamheter som berörs

4.5.1. Träindustrier

Ett samrådsmöte genomfördes 2023-09-04 med de träindustrier som lossar timmer på Klippans bangård. Vid detta möte deltog även en representant för Klippans kommun. Kommunen äger delar av marken där timmeromlastningen sker.

Vid mötet redovisade Trafikverket projekteringsläget och hur spårgeometrin på bangården blir efter att alla krav har uppfyllts, samt informerade om att företagets önskemål om möjlighet till längre godståg inte gått att förverkliga. Maxlängden på tågen blir 370 meter för både spår 5 och spår 9. Det är något längre än idag men kortare än önskemålet.

Vid mötet informerades även om hur lokrundkörslar kommer att genomföras efter ombyggnaden av bangården. Lokrundkörslan kommer i framtiden att bli mer tillgänglig och mer trafiksäker då godstågen inte behöver växla ut på huvudspåret, vilket sker idag.

Mötet innehöll även en tidig presentation av byggskedet samt behov av markytor för bygget. En byggordning ska tas fram, som visar i vilken ordning spårerna ska flyttas. Träföretagen informerades även om att tågtrafiken kommer att behövas stängas helt under begränsade perioder under byggskedet. Detta ansåg företagen vara besvärligt.

Företagen bedömer att timmertransporterna kommer att öka i framtiden. Träföretagens önskemål är att de ytor som används vid omlastningen inte används för byggetableringar, samt att gångbrons trappor på södra sidan vänds åt väster för att inte komma nära lastbilarnas transportväg.

Företagen ansåg att lösningen kändes rimlig och uppskattade att processen går framåt. Det viktigaste för dem är att kunna fortsätta verksamheten i Klippan och få förutsättningar för att växa. Orosmomentet är trafikeringsstoppen under byggskedet.

Ett nytt möte genomfördes med träindustrierna 2025-05-27. Vid mötet, som genomfördes digitalt, deltog även träföretagens transportör Tågab. Vid mötet presenterade Trafikverket den produktionsplanering som tagits fram, och som visar att Klippans bangård kommer att behöva fyra totalavstängningar under byggskedet. Det kommer inte att vara möjligt att lassa

timmer från bangården under cirka 1,5–2 års tid. Alternativ lossningsplats är Hässleholm. Tågabs representant och träindustrierna såg det som en möjlig lösning. De önskar fortsatt kontakt med Trafikverket.

4.5.2. Veteranjärnvägen

Samrådsmöten

Ett samrådsmöte genomfördes 2023-09-04 med föreningen som bedriver veteranstågsverksamhet inom egen fastighet på bangården. Vid detta möte deltog även en representant för Klippans kommun.

Vid mötet redovisade Trafikverket projekteringsläget och hur spårgeometrin på bangården blir efter att alla krav har uppfyllts, samt informerade om att föreningens önskemål om att kunna köra rakt västerut från spår 3 och slippa sicksacka ut från bangården har lösts. Trafikverket redovisade även hur tågrörelser kan ske på bangården efter ombyggnaden. Föreningen var positiv till att önskemålet har tillgodosetts, och var också positiva till att utdragsspåret förlängts.

En kort presentation av byggskedet genomfördes, varefter deltagarna tittade på ytor som ägs av föreningen och som Trafikverket kan komma att behöva under byggskedet. Föreningen ställde sig välvillig till att låna ut mark under byggskedet och vill medverka till en bra lösning.

Ett andra samrådsmöte genomfördes 2024-06-14 i form av ett hybridmöte. Representanter från Trafikverket och föreningen deltog. Mötet bokades med anledning av synpunkter som framkom på samrådet på orten och det yttrande som föreningen sedan lämnade, se kommande avsnitt 'Samråd om järnvägsanläggningens utformning'.

Syftet med mötet var att diskutera utformningen av Trafikverkets anläggning i anslutning till föreningens verksamhet. Mötet kom att handla om olika spårtekniska lösningar och resulterade i att Trafikverket ska se över den planerade anläggningen och möjligheterna att anpassa den till föreningens önskemål. Ett nytt enskilt samrådsmöte hölls digitalt 2024-06-27.

Ytterligare ett samrådsmöte med föreningen genomfördes 2024-09-20. Vid mötet presenterades en lösning med spårspärr. Tillsammans enades samtliga närvarande från föreningen, Trafikverket och Sweco att den presenterade lösningen var teknisk möjlig och uppfyllde föreningens önskemål om att köra ut veteranståg på Trafikverkets anläggning. Den presenterade lösningen utgör grund för de markanspråk som tas inom ramen för järnvägsanläggningen.

Ett digitalt informationsmöte genomfördes 2025-06-13. Trafikverket informerade om den produktionsplanering som tagits fram och som innebär att inga veteranståg kan lämna föreningens område under cirka 1,5–2 års byggtid. Även museijärnvägen kommer att vara avstängd strax öster om Kyrkogatans viadukt under byggskedet. Vid mötet diskuterades även de träsliprar som föreningen förvarar på sin och Trafikverkets fastighet. Enligt Trafikverkets regelverk måste träsliprar innehållande kreosot vara övertäckta. Föreningen informerade om att 41 ton sliprar redan körts bort och att ytterligare sliprar ska köras under sommaren 2025. Kvarvarande sliprar som ligger på tågagnar ska köras till föreningens fastighet, så att inga sliprar ligger i vägen för etableringarna. Trafikverket tackade för informationen.

Samråd om järnvägsanläggningens utformning

I yttrandet beskrev föreningen bland annat att deras spårplan ser annorlunda ut sedan mer än tio år tillbaka jämfört med samrådsmaterialet. Föreningen lät också meddela föreslagen lösning på bangården försvårar för deras fortsatta verksamhet och planerade utbyggnad. Slutligen önskade föreningen vidare dialog med Trafikverket kring spårutformningen.

Trafikverket tackar för synpunkterna och kommer att utreda möjligheterna att tillgodose Veteranjärnvägens önskemål.

4.5.3. Lantbrukare

Två lantbruksfastigheter påverkas både under byggtiden och i driftskedet då mark behöver tas i anspråk. Samrådsmöten hölls 2024-01-30 (fysiskt) samt 2024-02-01 (digitalt).

Dessa två samrådsmöten handlade om projektets förslag på tillfälliga respektive permanenta markanspråk. Förslag på plankartor visades och förklarades för respektive lantbrukare. Därutöver diskuterades hur bygget kan komma att genomföras i stora drag och varför de tillfälliga markanspråken behövs. Praktiska detaljer kring byggskedet och markanspråken diskuterades i en konstruktiv anda. Båda lantbrukarna förde fram önskemål om att få använda den matjord som skrapas av och lägga den på andra platser inom sina fastigheter.

En av lantbrukarna får en större påverkan på sin fastighet, då mötesspåret med diken och personskyddsstängsel innebär att ett befintligt skyddstak för halmförvaring delvis måste flyttas. För att diskutera lösningen, har ytterligare ett samrådsmöte genomförts digitalt med lantbrukaren 2024-11-15. Lantbrukaren godkände föreslagen lösning om att flytta en tredjedel av byggnaden till andra änden av byggnaden. Lantbrukaren hade önskemål om ersättningsytter samt hur och när arbetet skulle genomföras. Trafikverket kommer ha en fortsatt dialog med lantbrukaren och erbjöd stöttning vid kontakt med länsstyrelsen.

Ett nytt samrådsmöte genomfördes med lantbrukaren 2025-04-24 för fortsatt diskussion om bland annat flytt av en tredjedel av skyddstaket, compensation av alléträd som måste fällas och diskussion kring ett dike. Vid mötet fick lantbrukaren även svar på frågor om markanspråk och ersättning.

Lantbrukaren kontaktade Trafikverket i ett mejl 2025-04-28 och informerade om sin tveksamhet till byggtrafik genom gården. Han önskar att all byggtrafik sker längs järnvägen i öst-västlig riktning. Lantbrukets verksamhet har ökat sedan en ny hall för hantering av grönsaker byggts. Den nya verksamheten genererar många transporter, vilket även djurhållningen på gården gör. Vid ett besök hos lantbrukaren 2025-05-26 diskuterades möjligheten att låta byggtrafiken köra norr om den nya grönsakshallen, vilket lantbruket kan acceptera. Transporter genom gården måste kunna ske.

4.5.4. Verksamheter söder om järnvägen

Det förlängda mötesspåret kommer att lokaliseras söder om befintligt huvudspår. Det innebär att några verksamheter berörs av järnvägsanläggningen. Därför har Trafikverket kontaktat dem och genomfört fysiskt eller digitalt möte. Mötena har genomförts 2023-09-04, 2023-09-15 och 2024-02-01. En mejlkonversation har även skett med berörd verksamhet 2024-04-04.

Syftet med mötena har varit att i god tid innan samrådsmöte på orten informera om järnvägsplanens delar och på vilket sätt respektive verksamhet berörs under både byggskede och driftskede. Mötena har skett i en konstruktiv anda där verksamheternas företrädare har haft förståelse för situationen och ville medverka till bra lösningar. Bland annat kommer

teknikbyggnader att behöva uppföras på en av fastigheterna och dess infart får användas som serviceväg vid framtida drift- och underhållsåtgärder av Trafikverket.

På grund av justering av spårlägen för mötesspår, industrispår och veteranspår, kommer järnvägsspåren även närmare verksamheternas fastigheter vilket kan innebära visst markanspråk när stängsel och diken justeras söderut.

Under 2024 har fokus legat på tillfälligt markanspråk i samband med bygget av mötesspåret.

Samrådet har uppdaterats angående två fastigheter som berörs av permanent markintrång. Dessa ägs av samma fastighetsägare men två olika verksamheter bedrivs. Samrådet har fram till våren 2025 skett med ombud för fastighetsägaren. Trafikverket har i mejl 2025-06-18 direkt till verksamhetsutövarna informerat om arbetet med järnvägsplanen och bifogat de aktuella plankartorna. Trafikverket vill ha in synpunkter från verksamheterna och om markanspråken påverkar den dagliga driften och eventuella utbyggnadsplaner. Synpunkter önskas senast 2025-08-20. Fastighetsägaren skickade frågor om intrånget 2025-08-04 och dessa besvarades av Trafikverket 2025-08-05. I svaret beskrevs bland annat hur plankartorna ska tolkas och vad det innebär för verksamheterna.

4.6. Samråd med ledningsägare

Samrådsmöten har skett med ledningsägare enligt nedan:

- Nordion Energi AB 2023-06-21 och 2023-11-08
- Skanova/Telia 2023-06-26 och 2023-11-08
- Krafteringen 2023-07-10 och 2023-08-22
- Bjäre kraft 2023-07-03
- Klippans kommun 2023-06-26 och 2023-11-08

Vid dessa möten har diskussionerna handlat om de befintliga ledningar och kablar som har identifierats och som kan komma att beröras av projektet. Ledningsägarna har informerat om vilka ledningar som är i drift och förslag till åtgärder har diskuterats. Ledningsägarna har även haft möjligheter att lämna ny information av betydelse för projektet.

Möten har också genomförts för att säkerställa att kontaktledningar kan placeras intill ledningar.

4.6.1. Samråd om järnvägsanläggningens utformning

Nordion Energi angav att Weum Gas AB, som är en del av bolaget, har ledningar i närområdet men att det ser ut som att aktuella ledningar inte påverkas. Så länge ledningarna inte påverkas har de inget att erinra. Slutligen hänvisas till Ledningskollen.

Vad gäller påverkan på ledningar har samråd med ledningsägare genomförts. Trafikverket har gjort bedömningen att projektet inte innebär påverkan på ledningar vid den planerade gångbron.

4.7. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

4.7.1. Samråd om järnvägsanläggningens utformning

Samråd om järnvägsanläggningens utformning genomfördes under perioden 2024-04-15 till 2024-05-15.

En inbjudan till samråd avseende järnvägsanläggningens utformning gick brevlades ut till cirka 700 fastighetsägare, verksamheter, organisationer och föreningar (se samrådskretsen i avsnitt 2.2) en vecka före samrådet började. Annonsering utfördes i tidningarna Nordvästra Skånes Tidningar, Landskronaposten och Helsingborgs Dagblad 2024-04-13, se exempel från Helsingborgs Dagblad i Figur 3. Samrådsmaterialet fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2024-04-15. I inbjudan och annons framförde Trafikverket önskemål om att inkomma med skriftliga synpunkter senast 2024-05-15.



Figur 3. Annons från Helsingborgs Dagblad.

Den 23 april 2024 mellan klockan 16 och 19 genomfördes ett samrådsmöte på orten i form av ett öppet hus i lokalen SÅGEN i Klippan. På samrådsmötet kom omkring 100 besökare. Ett tiotal skriftliga synpunkter inkom på mötet. På mötet presenterades underlag och information kring markanspråk, miljöpåverkan och utformning av gångbron vid bangården. Representanter från Klippans kommun deltog på mötet. Många besökare var intresserade

och generellt positiva till projektet. Diskussioner kring buller, vibrationer samt markintrång var återkommande.

Under samrådsperioden inkom tolv synpunkter från allmänhet. Samtliga synpunkter från allmänheten redovisas på generell nivå nedan:

Buller och vibrationer

Ett flertal yttrande handlar om oro för ökat buller. Flera efterfrågar också bullerskydd i form av skärm eller vall. Tre personer uttrycker att de motsätter sig projektet, bland annat på grund av buller.

I ett yttrande föreslås en hastighetsbegränsning inom tätorten.

I ett par yttranden hänvisas det till risker med ökade vibrationer och exempelvis sprickbildning i fasad. I ett yttrande ifrågasätts att ett långvarigt medelvärde på fyra platser ligger till grund för vibrationsutredning, i stället för maxvärde.

Trafikverket noterar synpunkter om buller och vibrationer.

Gällande vibrationer mäts den maximala vibrationsnivån vid varje vibrationshändelse som registreras och mätning görs under flera dygn. Instrumenten registrerar alla vibrationsnivåer över en viss låg nivå. Därför grundar sig bedömningen i vibrationshändelser orsakade av både godståg och passagerartåg under hela dygnet.

Trafikverket har genomfört en buller- och vibrationsutredning längs aktuell sträcka, där bland annat bullerskyddsåtgärder för att klara riktlinjer för buller utreds. Spårnära åtgärder (såsom skärm) har utretts och den sammantagna bedömningen innebär att spårnära bullerskydd inte föreslås. Eftersom spårnära bullerskyddsåtgärder inte erbjuds utreds fastighetsnära åtgärder. Om utomhusnivån inte kan reduceras till de nivåer som riktvärdena anger, kan projektet i stället säkerställa att inomhusvärdena och ljudnivån vid uteplatser inte överskrider.

Vidare anger Trafikverket att vibrationsskador vanligen inte uppstår från tågtrafik med spår i normalt skick. Sprickor och skador på byggnader kan däremot uppstå vid byggnation och markarbeten, när det packas, schaktas, pålas och spontas. Inför markarbeten görs därför riskanalyser avseende omgivningspåverkan för angränsande bebyggelse till arbetsområden och där behov finns mäts även omgivningspåverkan avseende vibrationer från markarbetena när arbetena sker.

Påverkan på naturvärden

I ett yttrande framförs oro för att träd på den egna tomten kan komma att behöva tas ned som ett resultat av projektet.

På järnvägsplanens plankartor har Trafikverket angett vilka områden som planeras att omfattas av trädsäkringsservitut och vilka områden som planeras att omfattas av äganderätt. Inom dessa områden har Trafikverket rätt att ta ner träd för att säkra driften av järnvägen. Inom områden som omfattas av tillfälligt nyttjande har Trafikverket även rätt att ta ner träd, i samråd med fastighetsägaren ska dessa ytor återställas när järnvägen är färdigbyggd. Mer information finns i Trafikverkets broschyr [Väg eller järnväg på min mark – Hur får jag ersättning?](#)

Gång- och cykelväg

I ett yttrande lyfts en idé om en gång- och cykelväg på den norra sidan av spåret mellan Kungsfiskarskolan och fotbollsplanen i Söndraby.

En annan synpunktslämnare önskar att Ladugårdsvägen ska byggas om till gång- och cykelväg och kopplas ihop med befintlig gång- och cykelväg mot Kungsfiskarskolan.

Trafikverket noterar synpunkterna. Gång- och cykelvägar är en kommunal angelägenhet varför dessa tagits upp med Klippans kommun på gemensamt samrådsmöte 2024-06-04. Synpunkterna hanteras inte inom ramen för järnvägsplanen.

Grundvattennivå

En fastighetsägare uttrycker oro för påverkan på vattennivån i egen brunn på tomten, på grund av sänkta grundvattennivåer vid Ladugårdsvägen.

Baserat på de mätningar och undersökningar som genomförts inom projektet finns ingen risk för påverkan på brunnen i fråga.

Övrigt

I ett par synpunkter lyfts att projektet kan innebära positiva effekter. En fastighetsägare uttrycker sig negativt på grund av att mark kan komma att tas i anspråk.

Trafikverket noterar synpunkterna.

4.7.2. Samråd med särskilt berörda fastighetsägare

Några fastighetsägare har bedömts vara särskilt berörda genom permanent markanspråk. Enskilda samrådsmöten har genomförts 2023-09-04, 2023-10-18, 2023-11-06, 2024-01-23, 2023-01-30 och 2024-02-01.

Under dessa samrådsmöten informerades fastighetsägarna om de förutsättningar som för tillfället var kända gällande markanspråk och buller. Syftet var att fastighetsägarna inte skulle överraskas av förslaget då det presenteras under samrådsperioden. Uppföljande samrådsmöten har även skett efter samrådsmötet på orten med ett par berörda fastighetsägare och verksamhetsutövare. Dessa samrådskontakter motiverades av att ändringar skett beträffande tillfälligt markanspråk. Mötena genomfördes 2024-12-02 samt 2024-12-16.

Efter samrådsmötet på orten 2024-04-23 har ändringar genomförts i projektet vad avser stängsel. Vid samrådet på orten redovisades äganderätt en meter ut från stängslet. Trafikverket ändrade därefter detta till servitut 2,5 meter ut från stängslet. Informationsbrev om förändringen skickades till cirka 30 fastighetsägare 2025-01-14. Två brev har även sänts under januari till verksamheter där förändringar skett sedan samrådet gällande markanspråket. Brevens skickades med uppdaterade plan- och illustrationskartor. Efter brevutskicken inkom en synpunkt om en arbetsväg på Stataren 3, vilket resulterade i att arbetsvägen flyttades till Stataren 4.

4.8. Samråd med övriga myndigheter och organisationer

Ett flertal myndigheter och organisationer bjöds in till samrådet som genomfördes under perioden 2024-04-15 – 2024-05-15. Totalt återkopplade cirka 20 myndigheter och organisationer under samrådstiden.

Följande myndigheter/organisationer hade inget att erinra:

- Lantmäteriet
- Svenska kraftnät
- Sveriges geologiska undersökning (hänvisar till generella riktlinjer)
- Jordbruksverket

- Havs- och vattenmyndigheten
- Elsäkerhetsverket
- Försvarsmakten
- Luftfartsverket
- Myndigheten för säkerhet och beredskap

Åstorps kommun skrev att de är positiva till upprustningen av Skånebanan och anser att projektet är en viktig del i att öka säkerheten och kapaciteten på banan. Utöver det hade de ingen erinran.

Skogsstyrelsen uppgav att ett skogsområde norr om spåren (fastighet Klippan 3:48) riskerar att påverkas negativt.

Strålsäkerhetsmyndigheten ansåg att det saknas en beräkning av magnetfältstätheten i miljökonsekvensbeskrivningen för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt och där magnetfältsnivån förväntas bli förhöjd.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) efterfrågade en redogörelse för hydrologiska konsekvenser till följd av de geotekniska förstärkningsåtgärder för våtmarker som utgörs av områden med kärrtorv. Vidare beskrev SMHI att omvandling av torvmark kan innebära utsläpp av växthusgaser, vilket bör beräknas och redogöras för i miljökonsekvensbeskrivningen. Slutligen lyftes också att förändrade partikelhalter på grund av den förhöjda kapaciteten bör utredas i miljökonsekvensbedömningen.

Statens geologiska institut (SGI) lyfte i sitt yttrande att det inte framgick i vilken uppfattning som sättningar bedöms uppstå som ett resultat av grundvattensänkningen till följd av den planskilda korsningen vid Ladugårdsvägen. Vidare skrevs att myndigheten antar att grundvattensänkningen kräver tillstånd från Mark- och miljödomstolen och rekommenderade därför att påverkan från vattenverksamheten klargörs senast inför ansökan.

Yttrandet från **Söderåsens miljöförbund (SMFO)** innehöll synpunkter på buller, förorenad mark, dagvatten, grundvatten och masshantering. I yttrandet angavs vidare att bullerberäkningarna bör utföras genom att jämföra beräknad ljudnivå före och efter åtgärd. SMFO ansåg även att genomförd markmiljöundersökning bör beskrivas tydligare avseende exempelvis omfattning till yta, antal provtagningspunkter och dess placering. Gällande dagvatten och grundvatten önskade SMFO kompletteringar om avledning och planerade fördröjningsåtgärder i både drift- och byggskede. SMFO lyfte slutligen att samrådshandlingen bör kompletteras med en redovisning av var ytor för mellanlagring av massor planeras att etableras samt försiktighetsåtgärder som vidtas.

Trafikverket noterar synpunkterna.

Eventuell påverkan på skogsområdet kommer enbart ske inom trädsäkringszonen.

Uppgifter kring elektromagnetiska fält kommer att förtydligas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Uppgifter kring hydrologiska konsekvenser orsakade av geotekniska förstärkningsåtgärder kommer att förtydligas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Omfattningen av omvandling av torvmark bedöms vara så liten att den är försumbar, varför några beräkningar ej utförs. I miljökonsekvensbeskrivningen görs bedömningen att den ökade kapaciteten på järnvägen inte innebär ökade partikelhalter i luft utan snarare minskade partikelhalter eftersom trafik kan flyttas över från väg till järnväg.

Inga skyddsobjekt påverkas inom sänkingsområdet. Underlag för ställningstagande kring tillstånd för vattenverksamhet pågår.

Angående SMFO:s yttrande meddelas att bullerutredning pågår och kommer att redovisas tillsammans med bullerskyddsåtgärder i järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Utförligare redovisning kommer även att göras av utförd markmiljöundersökning och föreslagen avvattningslösning. Placering av ytor för mellanlagring av massor framgår av plankartorna.

Söderåsens räddningstjänst

Då inget yttrande inkommit från Söderåsens räddningstjänst – som berörs av järnvägsanläggningens förändring och instängsling – beslutade projektet att bjuda in till ett informationsmöte. Mötet genomfördes 2024-11-06 med räddningstjänstens operative chef. Vid mötet presenterades projektet och planerade åtgärder. Särskilt fokus lades på att beskriva hur anläggningen stängslas in och var grindar planeras att placeras.

Räddningstjänsten hade frågor om det underjordiska vattenmagasinet söder om bangården. Frågorna besvarades via mejl samma dag. Räddningstjänsten önskade också tätare med persongrindar än det som hittills planerats som är cirka var 500:e meter.

Trafikverket noterar önskemålet. Placering av grindar ingår i detaljprojekteringen som görs i ett senare skede.



Trafikverket, 211 18 Malmö Besöksadress: Neptunigatan 56, Malmö
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se