

Två nya spår Hässleholm – Lund

ACCEPTSTUDIE



2024-06-19

SLUTVERSION

Förord

Södra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser för såväl persontransporter som gods. Sträckan Hässleholm-Lund är idag hårt belastad och åtgärder krävs för att upprätthålla funktionalitet och stärka både den regionala och nationella trafiken.

Det råder stor enighet nationellt, regionalt och lokalt om att en utbyggnad av spårkapaciteten mellan Lund och Hässleholm är av stor vikt för att möta de behov och möjligheter som finns med tågtrafiken, inte minst med öppnandet av tunneln under Fehmarn Bält år 2029.

Samtidigt är detta ett omfattande samhällsbyggnadsprojekt förknippat med stora utmaningar som berör flera kommuner och intressenter. För att lägga grunden för en konstruktiv planeringsprocess har Region Skåne tillsammans med kommunerna Eslöv, Hässleholm, Höör, Lund och Malmö tagit fram denna så kallade acceptstudie – ”Två nya spår Hässleholm-Lund”. Acceptstudien är resultatet av en process och nära dialog mellan berörda parter kring förutsättningarna för nya spår på sträckan. Den adresserar de utmaningar och konflikter som blev uppenbara under den nu nedlagda lokaliseringsutredningen för en ny höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Malmö.

Förutom att vi är eniga om vilka anspråk vi har och vad vi vill uppnå med de två nya spåren, visar resultatet en samsyn mellan kommunerna och Region Skåne. Det framgår tydligt hur planeringsprocessen för ett så pass omfattande och komplext samhällsbyggnadsprojekt behöver bedrivas för att kunna nå framgång. För att optimera de samhällsnyttor som såväl kommunerna, Region Skåne och staten ser kan följa av att två nya spår kommer på plats på sträckan Hässleholm-Lund, har samtliga berörda parter tagit ansvar för att uppnå så bra lösningar som möjligt.

Samtidigt är vi eniga om att utbyggnaden behöver ske så snart som möjligt. Den behöver också ske på ett sätt som kan accepteras både av de som ska använda spåren och av de som blir fysiskt berörda av detta tätorts- och landskapsgenomgripande projekt.

Vi vill tacka alla som har medverkat och bidragit till processen och resultatet av denna studie. Det engagemang som funnits och den kraft som ligger i att ha en god dialog kring svåra frågor har gett resultat. Samtidigt är vi är medvetna om att detta bara är ett första steg i ett arbete som kommer att engagera många organisationer och människor under flera år framöver.

Skåne i juni 2024

Anna Jähnke (M)

Anna Ingers (S)

Ordförande

2:e vice ordförande

Regionala utvecklingsnämnden, Region Skåne

Rapportens huvudbudskap

Arbetsätt i kommande planering

- Hässleholms, Höörs, Eslövs, Lunds och Malmö kommuner och Region Skåne vill arbeta tillsammans med Trafikverket i kommande lokaliseringsutredning för hög kvalitet och gemensamt ägarskap. Ett nära samarbete är avgörande för att nå acceptans och grundlägga ett effektivt genomförande av projektet. Region Skåne och kommunerna vill skriva en gemensam överenskommelse om samarbete med Trafikverket.
- Utbyggnaden måste samordnas med andra viktiga projekt som bland annat utvecklingen av Hässleholm C och Lund C samt Skånebanan Hässleholm-Kristianstad.

Samhällsnytta och funktion

- Korridorer och lösningar måste stödja ett samhällsutvecklingsperspektiv som kombinerar infrastruktur med trafikering och samhällsbyggnad.
- Två nya spår måste byggas robust och med redundans genom att alla typer av trafik kan trafikera samtliga spår. Det borgar för den tillförlitlighet som är central för all tågtrafik.
- Kommande planering ska grundas på principer för en tågtrafik som stödjer samhällets utveckling. Utveckla trafiken med Öresundståg och Pågatåg. Direkt nyttskapande trafik ska trafikera befintliga stationslägen i Eslöv och Höör. Utveckla befintliga stationer i Hässleholm och Lund.
- Om de nya spåren inte direkt angör stationerna i Höör och Eslöv bör genomfartstrafiken förläggas till de nya spåren för att möjliggöra utveckling av Öresundståg- och Pågatågtrafiken vid befintliga stationslägen.
- Attraktiva stationer är en förutsättning för ett hela-resan-perspektiv och ett gemensamt ansvar för flera olika aktörer.

Hänsynstagande och omgivningspåverkan

- Trafikverket och kommunerna måste gemensamt beskriva funktioner och värden som kultur, natur och rekreation. Samarbetet gör bedömningar och avvägningar rättvisande och begripliga. Utredningen måste göras på en så detaljerad nivå att den blir relevant.
- Höjdlägen och möjliga utformningar bör visualiseras för att illustrera konsekvenser. Arbetsmoment på plats bör göras tillsammans, i synnerhet den integrerade landskapsanalysen (ILKA). Dialog kan krävas med markägare, lantbrukare, m fl.
- Kommunerna har områden med samverkande värden, som naturmiljö och rekreation, som är lika viktiga för kommunen som lagskyddade värden.

Finansiering och genomförande

- Finansieringen är statens ansvar medan kommuner och Region Skåne bidrar på andra sätt, exempelvis genom anslutande infrastruktur, kollektivtrafik och stationsnära stadsutveckling.
- Onyttor i form av exempelvis intrång och barriäreffekter måste balanseras av nyttor. I första hand genom bättre tågtrafik, men även genom att stationer och stationsområden utvecklas och genom att befintliga onyttor som orsakas av tågtrafiken reduceras.

- De nya spåren måste framtidssäkras avseende val av hållbara lösningar, finansiering och att lokaliseringen inte omöjliggör framtida investeringar för det sydsvenska tågsystemet.
- Gods på de nya spåren är avgörande för att få redundans mellan Södra stambanans befintliga spår och de nya spåren och behöver inte fördyra projektet.
- Genomförandetidplanen är för lång och måste kortas. Södra stambanan tillhör landets absolut viktigaste järnvägar med en central roll för lokal, regional och långväga persontrafik samt för godstrafiken. Ökad kapacitet behövs redan i dag.

Innehåll

Förord	3
Rapportens huvudbudskap.....	5
Innehåll	7
1 Inledning	9
Bakgrund	9
Syfte	10
Arbetsätt och förutsättningar	10
Målbild för regional samsyn.....	10
2 Samsyn om behovet av fyra spår Hässleholm-Lund.....	12
Fyra spår Hässleholm-Lund avgörande för tågtrafikens utveckling	12
Två nya spår behövs redan i dag	13
Systemperspektivet är centralt vid utbyggnaden av två nya spår	14
3 Arbetsätt i kommande planeringsskede	15
Kommuner och Region Skåne vill arbeta tillsammans med Trafikverket för hög kvalitet och gemensamt ägarskap.....	15
Kommande planering ger samsyn om <i>hur</i> utbyggnaden bör ske	17
Skapa en täckande bild av den breda samhällsnyttan.....	17
Riskanalys farligt gods måste göras tidigt.....	18
4 Samhällsnytta och funktion	19
Två nya spår är ett samhällsutvecklingsprojekt	19
Två nya spår måste byggas robust och med redundans	19
Använd principer för en tågtrafik som stödjer samhällets utveckling	19
Trafikscenario för samhällsutveckling	20
Väl fungerande stationer skapar stora nyttor	22
Hässleholm: Stationsområdet kräver ett eget arbete	24
Höör: Järnvägen stärker staden och tvärtom	25
Eslöv: Tillväxt i boende och hållbart resande	26
Lund: Stationsmiljön behöver kapacitet så staden kan utvecklas.....	28
Utbyggnad av två nya spår skapar möjligheter att förbättra	28
5 Hänsynstagande och omgivningspåverkan	30
Nära samarbete ger rättvisande och tillgängliga bedömningar.....	30
6 Finansiering och genomförande.....	32
Finansieringen är statens ansvar medan kommuner och Region Skåne bidrar på andra sätt.....	32
Onyttor måste balanseras av nyttor	32
Framtidssäkra de två nya spåren	33
Gods på nya spår avgörande för redundansen och fördyrar inte projektet.....	33
Genomförandetidplan – banan på plats tidigt	33
Standardiserade produkter och byggande ger möjligheter	34
Landbroar kan vara en viktig del av lösningen.....	35
7 Sammanfattning	37
Acceptstudiens syfte.....	37
Samsyn om behovet av fyra spår Hässleholm-Lund.....	37

Arbetsätt i kommande planeringskede	37
Samhällsnytta och funktion	37
Hänsynstagande och omgivningspåverkan	38
Finansiering och genomförande.....	38
Fördjupningsdel: Värden, känsligheter och principer för utformning	40
Hässleholms kommun – särskilt utpekade värden	40
Höörs kommun – särskilt utpekade värden	44
Eslövs kommun – särskilt utpekade värden	48
Lunds kommun – särskilt utpekade värden	52
Kritiska/känsliga platser måste studeras på detaljerad nivå	56
Landskapstyper: principer för utformning inom olika karaktärsområden	58

1 Inledning

Detta kapitel förklarar acceptstudiens bakgrund, syfte, arbetssätt och mål. Studien ska visa hur Region Skåne och Hässleholms, Höörs, Eslövs, Lunds och Malmö kommuner ser att regeringens inriktning för två nya spår Hässleholm-Lund, stärkt arbetspendling och godstrafik, kan uppnås.

Bakgrund

Under åren 2019-2023 genomfördes en lokaliseringsutredning för två nya spår mellan Hässleholm-Lund som en del av nya stambanor för höghastighetståg.

Trots Trafikverkets höga ambitioner för samverkan i lokaliseringsutredningen upplevde kommuner och Region Skåne inte att studien gav tillfredsställande svar på viktiga frågor. Under lokaliseringsutredningen studerades inte frågor av betydelse för samhällsplanering och samhällsnytta så som banans höjdläge och möjliga korridorer på ett för kommuner och region relevant sätt. Det berodde dels på förutsättningar som att banan skulle dimensioneras för 320 km/tim, dels på att lokaliseringsutredningar inte omfattar en del av de frågor som är centrala för att förstå konsekvenserna av två nya spår.

Region Skåne och berörda kommuner genomförde därför en egen genomlysning av banan med lägre hastigheter, beskrivningar av olika höjdlägen, möjliga korridorer samt resonemang om påverkan på landskapet.¹ Genomlysningen resulterade inte i några ställningstaganden kring förslagen.

I december 2022 avbröt regeringen arbetet med nya stambanor, inklusive utredningen Hässleholm-Lund. Redan 12 januari 2023 presenterade Region Skåne och kommunerna Eslöv, Helsingborg, Höör, Hässleholm, Kristianstad, Lund och Malmö ett positionspapper för att betona vikten av att Södra stambanan snabbt byggs ut till fyra spår mellan Hässleholm och Lund.²

I juni 2023 konstaterade Trafikverket i ett regeringsuppdrag kring Skånes kapacitetsbehov att två nya spår Hässleholm-Lund har avgörande betydelse för tågtrafiken och att de tidigast kan vara på plats år 2043.³

Regeringen fattade beslut i oktober 2023⁴ med bland annat följande innehåll:

- Två nya spår ska byggas ut i stråket Hässleholm-Lund för att på ett kostnadseffektivt sätt förbättra för arbetspendling och bidra till ökad kapacitet för godstransporter.
- Trafikverket förväntas ha "erforderlig dialog med berörda" samt "beakta genomförbarhet utifrån regionala och lokala ståndpunkter som det råder en bred samsyn kring".
- De två spåren ska byggas för hastigheter "upp till 250 km/tim".

Beslutet innebär att förutsättningarna för kommande lokaliseringsutredning blir väsentligt annorlunda jämfört med när två nya spår skulle byggas som en del av systemet nya stambanor. Möjligheterna att nå acceptans för utbyggnaden ökar.

¹ Kreera (2022). Genomlysning ny stambana Hässleholm-Lund

² Region Skåne m fl (2023). Positionspapper för utbyggnad av spårkapaciteten genom Skåne/Lund-Hässleholm

³ Trafikverket (2023). Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne

⁴ Regeringen (2023). Uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i Skåne samt ändring av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033

Syfte

Acceptstudien är ett initiativ av Region Skåne och ett samarbete med Hässleholms, Höörs, Eslövs, Lunds och Malmö kommuner.

Acceptstudiens syfte är att skapa en gemensam bild av hur kommunerna och Region Skåne ser att regeringens inriktning för utbyggnaden, att stärka arbetspendlingen och godstrafiken, kan uppnås. Acceptstudien ska därvid:

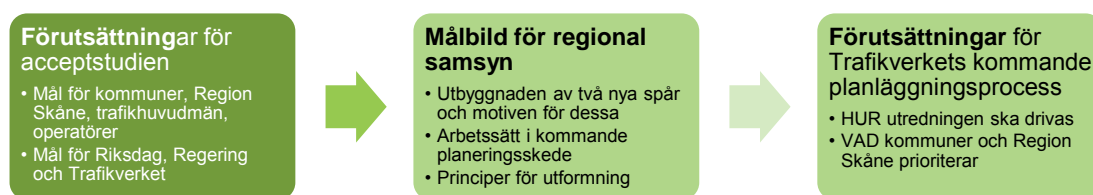
- Visa hur Trafikverket, kommuner och Region Skåne bör arbeta tillsammans i planeringen för att säkra regeringens mål om dialog och bred samsyn.
- Öka den gemensamma kunskapen om väsentliga aspekter för projektet för att främja kommande samarbete.
- Beskriva förutsättningar för två nya spår med hänsyn till samhällsnytta och funktion, hänsynstagande och omgivningspåverkan samt finansiering och genomförande.

Acceptstudien bidrar därmed till att *underlätta kommande planeringsskede*. Syftet är inte att utreda alla frågor som måste hanteras i kommande planeringsskede, men däremot att identifiera de viktigaste av dem.

Arbetsätt och förutsättningar

Acceptstudien har drivits gemensamt av Region Skåne, Hässleholms, Höörs, Eslövs, Lunds och Malmö kommuner genom en politisk styrgrupp samt en arbetsgrupp med tjänstepersoner. Arbetet har vid ett flertal tillfällen redovisats för arbetsutskott, presidier eller motsvarande i respektive kommun. Arbetsgruppen har presenterat delar av acceptstudien för Trafikverket och Länsstyrelsen i Skåne län, men de har inte deltagit i arbetet.

Acceptstudien bygger på förutsättningar i form av mål för kommuner, Region Skåne, trafikhuvudmän, operatörer, riksdag, regering och Trafikverket. Under arbetet har utbyggnaden av två nya spår studerats i relation till dessa mål och resulterat i en målbild för regional samsyn. Ambitionen är att målbilden ska utgöra en förutsättning för Trafikverkets kommande planeringsarbete (Figur 1).



Figur 1. Målbilden för acceptans ger viktiga förutsättningar för Trafikverkets kommande planering.

Målbild för regional samsyn

Målbilden för acceptstudien är att bidra till, och tydliggöra, en regional samsyn på tre olika nivåer:

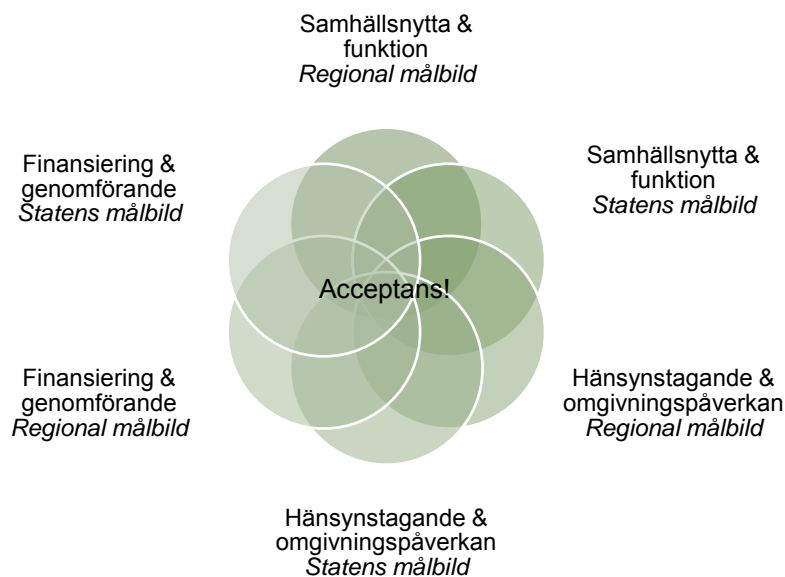
1. **Utbyggnaden av två nya spår och motiven för dessa.** Det handlar om behovet av att ökad kapaciteten på sträckan så "snabbt" som möjligt för att bidra till en mer pålitlig och utvecklad trafik
2. **Arbetsätt i kommande planeringsskede för att lokaliseringstudien ska ha möjlighet att nå acceptans.** Det innebär exempelvis att *kommuner och Region Skåne vill*

arbeta tillsammans med Trafikverket för att uppnå målet om två nya spår, att kommunala och regionala mål tydligt måste beaktas samt att detaljerad lokalisering och utformning kan behöva studeras för att konsekvensbeskrivningar ska vara relevanta.

3. Principer för utformning inom tre områden:

- **Samhällsnytta och funktion.** Det gäller exempelvis banans standard, användning/flexibilitet, kapacitet och möjlig trafikering.
- **Hänsynstagande och omgivningspåverkan.** Här ingår bland annat förutsättningar i form av värden och känsliga platser, kritiska aspekter som måste hanteras i kommande lokaliseringsutredning samt viktiga principer för utformning i olika landskapstyper.
- **Finansiering och genomförande.** Det gäller exempelvis en grundläggande syn på finansiering av utbyggnaden samt behovet av att studera vissa anläggningstyper.

Acceptansen för två nya spår Hässleholm-Lund skapas i skärningsytan mellan samhällsnytta och funktion, hänsynstagande och omgivningspåverkan samt finansiering och genomförande. I den mån förutsättningarna skiljer sig mellan statens målbild och regionala/kommunala målsättningar krymper utrymmet för acceptans (Figur 2). Det betyder att det i **kommande lokaliseringsutredning är avgörande att Trafikverket, kommuner och Region Skåne tar fram en gemensam målbild för Samhällsnytta och funktion, Hänsynstagande och omgivningspåverkan samt Finansiering och genomförande.**



Figur 2. Acceptansen skapas i skärningsytan mellan samhällsnytta, hänsyn och finansiering.

2 Samsyn om behovet av fyra spår Hässleholm-Lund

Det stora behovet av två nya spår Hässleholm-Lund har bekräftats av nationell, regional och kommunal politisk nivå, av Trafikverket samt av landets största tågoperatörer för person- respektive godstrafik.

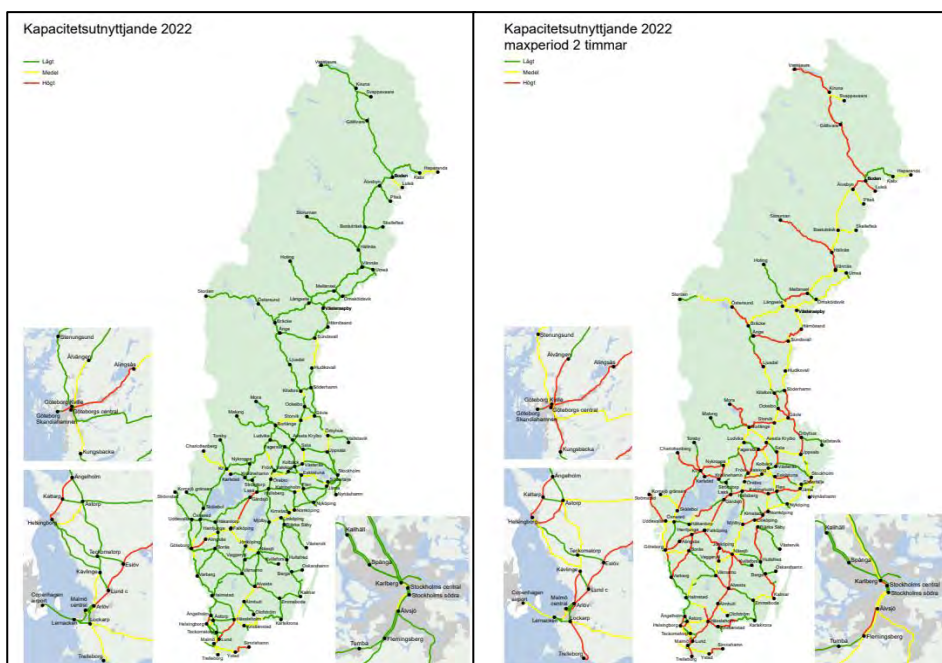
Samsynen kring vad som behövs utgör en viktig grund för att Trafikverket, kommuner och Region Skåne tillsammans ska skapa goda förutsättningar för genomförandet i kommande planeringsskede.

Fyra spår Hässleholm-Lund avgörande för tågtrafikens utveckling

Region Skåne och berörda kommuner skriver om vikten av att: "...säkerställa kapacitetsåtgärder i järnvägskorridoren Hässleholm-Lund som medger ökad trafikering och robusthet genom ytterligare ett dubbelspår på sträckan."⁵

För kommuner och region är det centralt att korridorer och lösningar *stödjer ett samhällsutvecklingsperspektiv* som kombinerar infrastruktur, trafik och stadsutveckling. Infrastruktur och trafik ska främja stationsnära förtätning i såväl centralorter som mindre samhällen. Möjligheter till hållbara pendlings- och fritidsresor är centrala för den kommunala och regionala samhällsnyttan.

Södra stambanan tillhör landets absolut viktigaste järnvägar med en central roll för lokal, regional och långväga persontrafik samt för godstrafiken. Under lång tid har kapaciteten blivit alltmer ansträngd (Figur 3) med direkt negativ påverkan på tillförlitligheten, den faktor med störst betydelse för tågets attraktivitet.



Figur 3. Kapacitetsutnyttjande per dygn (vänster) och maxperioden (höger). Källa: Trafikverket

⁵ Region Skåne m fl (2023). Positionspapper för utbyggnad av spårkapaciteten genom Skåne/Lund-Hässleholm

Trafikverket konstaterar att: ”Den högst prioriterade åtgärden är utbyggnad av två nya spår mellan Hässleholm och Lund. Denna åtgärd ger positiva effekter för järnvägssystemet både i Skåne och i hela södra Sverige.”⁶

Regeringen skriver i sin tur att man ”...mer, såväl regional samhällsnytta som godsnytta, för pengarna går att uppnå genom att utökad kapacitet tillförs mellan Hässleholm och Lund...”⁷

De största tågoperatörerna för gods och passagerare betonar inte enbart att utbyggnaden är viktig, utan även att det är bråttom. Green Cargo skriver: ”...vill särskilt lyfta fram tre infrastruktursatsningar utan inbördes rangordning som stärker godsets framkomlighet i det befintliga järnvägssystemet och därigenom konkurrenskraften för svenskt näringsliv. [...] Det är centralt att den pågående fyrspårsutbyggnaden på sträckan Hässleholm – Malmö håller tidsplanen alternativt, om möjligt, kan färdigställas tidigare än planerat.”⁸

Ytterligare uppbackning får utbyggnaden av SJ: ”Det är angeläget att inte ytterligare fördröjningar drabbar projektet eftersom sträckan Hässleholm-Malmö redan i nuläget är överbelastad i högtrafik och utgör ett hinder för en fortsatt utveckling av såväl regional som fjärrtrafik. Mindre förseningar på ett enstaka tåg genererar ofta större störningar på flera tåg eftersom kraven på exakt minutpassning är höga för att få trafikpusslet att gå ihop. Behovet av fler snabbtågslägen på sträckan Hässleholm-Lund är akut.”⁹

Det säkerhetspolitiska läget och Sveriges Natomedlemskap har accentuerat behovet av tillförlitlig infrastruktur såväl inom landet som över landsgränserna. Försvarsberedningen konstaterar att ”...Stockholmsområdet, Gotland, sydöstra Sverige inklusive Öresundsregionen, Västkusten med Göteborg, västra Svealand samt delar av Jämtlands och Norrbottens län är strategiskt viktiga geografiska områden i händelse av en kris eller krig.”¹⁰

Försvarsmakten skriver att transporter med järnväg är en förutsättning för att möjliggöra ett försvar av hela Sverige vid kris eller krig.¹¹ Södra stambanan är en viktig förbindelselänk för totalförsvaret i fred, kris och krig och ingår i Försvarsmaktens förslag till EU:s militära stab om ”militära mobilitetskorriderer”.¹² I fred bidrar banan till en tillgänglighet som stödjer det militära och civila försvarets utveckling på liknande sätt som övriga verksamheter i samhället. Vid gemensam övningsverksamhet inom EU och Nato kan militära förband och materiel tillföras via Öresundsbron eller de skånska hamnarna för vidare transport i landet. Detta gäller även i händelse av kris, då totalförsvaret behöver förflytta personal och resurser. I händelse av krig kommer Södra stambanan att vara central för att upprätthålla mobiliteten inom samt till och från landets södra storstadsregion. Banan stödjer totalförsvarets rörlighet i södra Sverige samt försörjningen av Sverige med både civila och militära resurser och förmödenheter. Två nya spår tillför en ökad redundans och reducerar sårbarheten i anläggningen.

Två nya spår behövs redan i dag

Våren 2024 har media uppmärksammat att tågresandet har ökat betydligt mer än tidigare prognoser visade.¹³ Mellan år 2000 och 2019 fördubblades antalet tågresor och den regionala

⁶ Trafikverket (2023). Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne

⁷ Regeringen (2023). Uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i Skåne samt ändring av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033

⁸ Green Cargo (2021/22). *Bygg framtiden*

⁹ SJ (2022). Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033.

¹⁰ Försvarsberedningen (2019). Värnkraft - Inriktningen av säkerhetspolitiken och utformningen av det militära försvaret.

¹¹ Försvarsmakten (2021). Försvarsmaktens svar på remiss ”Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022-2037”.

¹² Försvarsmakten (2023). *Det strategiska läget i Mittsverige* Presentation vid Logistikdag Mitt

¹³ Sydsvenska Dagbladet (2024-05-02). Trafikverkets räknemissar gör det svårt att öka tågresandet; Dagens Nyheter (2024-05-03). Grava felbedömningar har hindrat järnvägssatsningar

tågtrafiken ökade med hela 140 %.¹⁴ Den starka utvecklingen har skett trots att resandet har hämmats av att viktiga investeringar i infrastrukturen dragit ut på tiden. Prognoserna verkar underskatta tågresandet och överskatta resande med flyg och bil.¹⁵ Samma sak har konstaterats av bland andra Väg- och Transportforskningsinstitutet och Centrum för Transportstudier. Ofta är det förutsättningarna för prognoserna som varit fel.¹⁶

Det positiva i prognosutmaningarna är att det finns en potential för att öka tågresandet. Det gäller inte minst på Södra stambanan, ett av Sveriges absolut viktigaste stråk för både regionalt och långväga resande.¹⁷ För att förverkliga potentialen måste två spår mellan Hässleholm-Lund byggas snarast.

Redan i dag hindrar kapacitetsbegränsningar på Södra stambanan en utveckling av person- och godstrafiken (Figur 3). Med öppnandet av tunneln under Fehmarn Bält år 2029 skapas nya möjligheter för godstrafiken och den internationella passagerartrafiken, men kapacitetsbegränsningarna på bland annat Södra stambanan innebär att potentialen inte kan realiseras.¹⁸ Trafikverkets bedömning att två nya spår kan vara plats tidigast år 2043 visar att nuvarande system för att utveckla infrastrukturen är otillräckligt för att möta samhällets krav på hållbara transportlösningar.

Samsynen är en styrka som bör bevaras så att *projektet kan genomföras så fort som möjligt*. Två nya spår krävs redan i dag för att erbjuda en god tillförlitlighet och göra det möjligt att utveckla trafiken. Det är ett *gemensamt nationellt, regionalt och lokalt intresse*.

När Trafikverket förbereder kommande skede är det därför centralt att *studera hur planeringstiden kan reduceras, utan att kvalitet och delaktighet förloras*. Material från tidigare lokaliseringsutredning bör återanvändas och dess aktualitet och kvalitet stämmas av med kommuner och Länsstyrelsen.

Genom att kommuner och Region Skåne arbetar tillsammans med Trafikverket i kommande planeringsskede minskar risken för omtag och överklaganden.

Systemperspektivet är centralt vid utbyggnaden av två nya spår

Det är angeläget att hela sträckan Hässleholm-Lund byggs ut till fyra spår så snart som möjligt. Vi ser också ett behov av en utvecklad dialog om samhälls- och åtgärdsplanering för projekt med direkt koppling till projekt Hässleholm – Lund. Det gäller exempelvis stationer och stationsområden längs banan, Skånebanan Hässleholm-Kristianstad, Mariefholmsbanan och Södra stambanan norr om Hässleholm. Dialogforum måste etableras för angränsande infrastrukturprojekt och berörda kommunala planer.

¹⁴ Trafikanalys (2023). *Bantrafik 2022*

¹⁵ Sydsvenska Dagbladet (2024-05-02). Trafikverkets räknemissar gör det svårt att öka tågresandet; Dagens Nyheter (2024-05-03). Grava felbedömningar har hindrat järnvägssatsningar

¹⁶ CTS/VTI (2016). Uppföljning av basprognoser för person- och godstransporter publicerade mellan 1975 och 2009

¹⁷ Transportstyrelsen/KTH Järnvägsgruppen (2019). Resandeflöden på Sveriges järnvägsnät – analys av utbud och efterfrågan på tågresor

¹⁸ Sweco (2023). Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link Forecasts, Challenges and Solutions

3 Arbetssätt i kommande planeringsskede

Detta kapitel beskriver hur kommuner och Region Skåne vill arbeta tillsammans med Trafikverket i kommande planeringsskede och lyfter ett antal specifika aspekter som måste hanteras antingen inom kommande lokaliseringsutredning eller i en parallell samhällsplanering som samordnas med utredningen.

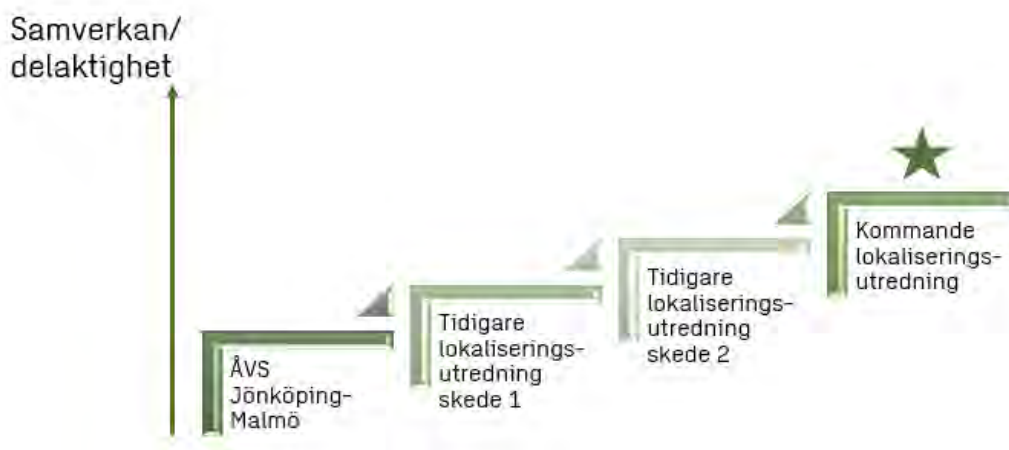
Kommuner och Region Skåne vill arbeta tillsammans med Trafikverket för hög kvalitet och gemensamt ägarskap

I regeringens beslut om Hässleholm-Lund anges behovet av erforderlig dialog med berörda och att Trafikverket beaktar genomförbarheten av projektet utifrån regionala och lokala ståndpunkter som det råder en bred samsyn kring.¹⁹

Region Skåne och berörda kommuner vill arbeta *tillsammans med Trafikverket och med varandra* för att säkra den dialog och breda samsyn som regeringen uttrycker i beslutet om två nya spår. Trafikverket är projektägare, men arbetet måste ändå bedrivas som ett gemensamt projekt.

Det innebär att ambitionsnivån för dialog och samarbete måste vara ännu högre än i den tidigare lokaliseringsutredningen. Projektets omfattning och påverkan på kommuner samt allmänhetens stora intresse ställer mycket höga krav på kommunernas medverkan i utredningen. Det skapar både en högre kvalitet i analysen och ett ägarskap för resultatet, vilket gör att kommuner och Trafikverket tillsammans kan föra dialogen med invånare och verksamheter.

Under det tidigare arbetet med åtgärdsvalsstudie och lokaliseringsutredning för "Ny stambana" har samarbetet mellan Trafikverket, kommuner och region utvecklats och Trafikverket har ökat ambitionsnivån för kommunernas och regionens delaktighet. Samtidigt måste ambitionsnivån öka ytterligare (Figur 4).



Figur 4. Samarbetet och delaktighet har successivt utvecklats under projektet, men måste fördjupas ytterligare i kommande planering.

¹⁹ Regeringen (2023). Uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i Skåne samt ändring av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033

Region Skåne och kommunerna ser att arbetet med två nya spår är ett projekt av sådan karaktär att traditionella mallar för "samverkan" inte är tillräckliga, och ser därför fram emot en *gemensam överenskommelse om samarbete mellan Trafikverket och samtliga berörda kommuner samt Region Skåne*. Innan överenskommelsen behöver aktörerna *tillsammans utvärdera arbetsprocessen i tidigare lokaliseringsutredning*. Genom att tydliggöra förväntningar, mål, tider samt arbetsprocessen kan alla vara väl förberedda inför projektstart. Öppenhet och delaktighet är centrala värden i kommande process.

Hässleholm-Lund är ett lämpligt pilotprojekt för att pröva de ambitioner som uttrycks av Trafikverket själva för att utveckla myndighetens arbetssätt med ett ökat fokus på exempelvis värdeskapande och att förstå den externa mottagarens behov (Figur 5).²⁰ Pröva goda arbetssätt från andra projekt inom Trafikverket eller andra håll, exempelvis nyttjandet av extern processledning för att främja samarbetet. Genom att komplettera pilotprojektet med följeforskning kan erfarenheterna komma till nytta för andra stora projekt och arbetssätt för att koppla infrastrukturprojekt närmare till samhällsutveckling kan både utvecklas och etableras. På så sätt kan projektet ge ett viktigt bidrag till Trafikverkets ambition att "... genomföra åtgärder för att skapa än större värde för dem vi är till för, stärka leveransförmågan och öka den inre effektiviteten."²¹



Figur 5. Trafikverket uttrycker i en genomlysning av den egna verksamheten med ökat fokus på tydliga leveranser och nytta i samhället. (Trafikverket (2024) *Genomlysning av Trafikverket*, sid 14)

Ett nära samarbete innebär att kommunerna och Region Skåne involveras i det konkreta utredningsarbetet. Aktörerna arbetar gemensamt med olika hänsynstaganden som kultur, natur och rekreation, exempelvis i workshopformat. Arbetsmoment genomförs på plats tillsammans med både Trafikverkets projektorganisation och tjänstepersoner från berörda kommuner, i synnerhet kopplat till den integrerade landskapsanalysen (ILKA). Samarbetet säkerställer att utredningen görs på en nivå som blir relevant för kommunerna. Det gäller exempelvis ILKAn, som måste göras på en mer detaljerad nivå än den översiktliga analysen i den tidigare lokaliseringsutredningen. Kommuner och Region Skåne avsätter resurser för att delta i utredningsarbetet och sammankallar berörda tjänstepersoner för olika arbetsmoment.

Den gemensamma politiska styrgrupp och arbetsgrupp som bildats för acceptstudien med Region Skåne, direkt berörda kommuner samt Malmö stad fortsätter arbeta under lokaliseringsutredningen. Möten sker kontinuerligt och arbetets omfattning anpassas efter behov. Syftet med grupperna är att behålla, och fortsätta utveckla, den samsyn som byggts under acceptstudien och möjliggöra samordning mellan aktörerna.

²⁰ Trafikverket (2024). *Genomlysning av Trafikverket*

²¹ Trafikverket (2024). *Åtgärder utifrån Genomlysning av Trafikverket*. Ärendenummer 2023/72575

Kommande planering ger samsyn om *hur* utbyggnaden bör ske

Regeringen betonar arbetspendling och godstrafik för utbyggnaden av Hässleholm-Lund. Fokus på arbetspendling ger goda förutsättningar att hitta korridorer/lösningar som möter regionala och kommunala prioriteringar. Acceptstudien innehåller *inte krav på tekniska lösningar*, däremot lyfts kommunala och regionala prioriteringar avseende *banans funktion, samhällsnytta* och *hänsynstaganden*. Det innebär bland annat följande:

- Korridorer och lösningar måste stödja ett samhällsutvecklingsperspektiv som kombinerar infrastruktur, trafik och stadsutveckling. Infrastruktur och trafik ska främja stationsnära förtätning i såväl centralorter som mindre samhällen. Möjligheter till hållbara pendlings- och fritidsresor är centrala för den kommunala och regionala samhällsnyttan. Se vidare kapitel 4.
- Det är viktigt att kommunala och regionala utvecklingsmål blir en tydlig del av projektet och att utvärdering av korridorer och lösningar inkluderar konsekvenser för dessa mål.
- För all tågtrafik är tillförlitligheten central. Tillförlitligheten tillgodoses på bästa sätt genom att skapa redundans, det vill säga att alla tåg kan trafikera samtliga fyra spår på Södra stambanan. Det ger också en flexibilitet så att den trafik som skapar störst kommunala och regionala nyttor kan trafikera stationerna på sträckan, oavsett var de två nya spåren förläggs.
- Acceptstudien har identifierat värden och känsligheter som i görligaste mån bör undvikas respektive där linjedragning och utformning har stor betydelse för konsekvenserna av de nya spåren (kapitel 5). Dessa platser behöver studeras på en mer detaljerad nivå än vad som är typiskt för planeringskedet. Illustrationer behöver visa möjliga konsekvenser av olika linjeval och anläggningstyper.
- Frågor som är väsentliga för kommunal och regional acceptans ska utgöra del av beslutsunderlaget för val av lokalisering och måste därmed lösas under lokaliseringsutredningen.

Skapa en täckande bild av den breda samhällsnyttan

Som beskrivits i kapitel 2 finns det en bred samsyn kring behovet av två nya spår mellan Hässleholm och Lund. Givet det höga kapacitetsnyttjandet, befintliga planer på att vidareutveckla trafik av olika slag, den kommande fasta förbindelsen under Fehmarn Bält samt hur nationella aktörer som SJ och Green Cargo uttrycker behovet måste utbyggnaden ses som en av de absolut viktigaste i landet. Detta måste speglas i beskrivningen av projektets samhällsnytta.

De viktiga samhällsmålen framgår av regeringens beslut – att främja arbetspendling och godstrafik på ett klimatsmart sätt. Om vi vill främja klimatsmart, energieffektivt resande måste järnvägskapaciteten i storstadsregionen räcka till. Den är otillräcklig redan i dag.

Projektmålen från tidigare lokaliseringsutredning ger en vägledning om vilka värden som måste beaktas inom dimensionerna Samhällsnytta och funktion (kapacitet i järnvägssystemet, hög punktlighet och robusthet, attraktiva stationer som möjliggör effektiva byten, m fl.) samt Hänsynstagande och omgivningspåverkan (landskapets förutsättningar, etablerade markbruk och samband, kulturhistoriska miljöer, ekosystem med en mångfald av arter och livsmiljöer, rekreation och friluftsliv, m fl.).

Regionala och kommunala nyttor är centrala för acceptansen och måste belysas särskilt och med en högre ambition än i andra objekt. Värdet av en högre tillförlitlighet samt en utökad regional och kommunal tågtrafik måste analyseras och illustreras på ett sätt så att de blir tydliga för medborgare och verksamheter. Här kan både kommuner och Region Skåne bidra med att förklara värdet av utbyggnaden och vilka möjligheter som skapas.

Den samlade effektbedömningen utgör ett av flera viktiga beslutsunderlag vid infrastrukturinvesteringar. Den samhällsekonomiska kalkylen som ingår i den samlade effektbedömningen fungerar dock bättre för att utvärdera olika lösningar på samma utmaning än för att jämföra olika projekt mot varandra. Viktiga hänsynstaganden värderas inte monetärt i den samhällsekonomiska kalkylen och exempelvis nyttan för godstransporter anses av många otillräckligt beskriven. Typiskt beaktas inte heller stråkeffekter på ett effektivt sätt, något som blir särskilt synligt för en så central sträcka som Hässleholm-Lund.²² Kalkylen rymmer inte nyttan av att utbyggnaden stärker totalförsvarets behov av Södra stambanan och bidrar till redundans på sträckan för tunga, miljöfarliga samt skrymmande transporter. Trots dessa tillkortakommanden i kalkylen används den så kallade nettonuvärdeskvoten för jämförelser som indikerar att utbyggnaden av två nya spår Hässleholm-Lund inte skulle vara lönsam. Den djupa och breda samsynen om behovet vittnar om motsatsen.

Risakanalys farligt gods måste göras tidigt

En riskanalys för trafik med farligt gods kopplat till tåtorterna på sträckan Lund-Eslöv-Höör-Hässleholm bör genomföras i lokaliseringsutredningen och utgöra del av beslutsunderlaget för val av lokalisering. Motiven är följande:

1. De nya förutsättningarna för de två nya spåren ger olika trafikscenarier med godstrafik genom eller utanför tåtorterna. Detta påverkar riskbild och detaljutformning på ett väsentligt sätt både för de två nya spåren och för befintlig Södra stambana.
2. Åtgärden som sådan (två nya spår) beaktar trafikeringen över en längre planerings- och prognosperiod. Trafikeringen kommer därmed att förändra förutsättningarna och omgivningspåverkan framför allt genom tåtorter längs banan oavsett var de två nya spåren förläggs. Två nya spår är därmed att betrakta som en väsentlig ombyggnad.
3. Med potentiellt kraftigt ökande trafik genom tätbebyggt område är riskanalysen ett viktigt underlag för att skapa acceptans hos kommuner och medborgare.
4. Det är en för stor planerings- och omgivningsrisk att vänta med riskanalyser för farligt gods till kommande järnvägsplaneskede.

²² Se bland annat Sweco (2018). *Mer pang för pengarna* för en genomgång av utmaningar kopplade till den samhällsekonomiska kalkylen.

4 Samhällsnytta och funktion

Detta kapitel beskriver viktiga aspekter rörande samhällsnyttan och funktionen av två nya spår. Det viktigaste budskapet är att utbyggnaden är ett samhällsutvecklingsprojekt och därmed måste lokaliseringsutredningen tydligt behandla sammanhanget mellan infrastruktur-trafik-stationsområde-stadsutveckling. De nya spåren måste kunna trafikeras av alla typer av trafik för att skapa redundans och flexibilitet som ger en god tillförlitlighet.

Två nya spår är ett samhällsutvecklingsprojekt

Korridorer och lösningar måste stödja ett **samhällsutvecklingsperspektiv** som kombinerar infrastruktur med trafikering och samhällsbyggnad. Det är avgörande att infrastruktur och trafik stärker och underlättar planering av bebyggelsestrukturer, i synnerhet stationsnära förtätning, för att stödja och dra nytta av spårutbyggnaden i såväl centralorter som mindre samhällen. Systemperspektivet ska beakta utveckling för regionen i form av effektiv arbetspendling och attraktiva fritidsresor. Detta systemperspektiv omfattar även direkt angränsande projekt som Hässleholm C, Skånebanan till Kristianstad och Södra stambanans kapacitet norr Hässleholm.

Berörda kommuner bidrar med en fysisk planering kring befintliga stationer och tågtrafik och stärker de samma genom ny bebyggelse. Både kommunerna och Region Skåne bidrar dessutom med anslutande infrastruktur och trafik för att möjliggöra ett hållbart resande från dörr till dörr.

Två nya spår måste byggas robust och med redundans

Regeringen betonar *godstrafik* och *arbetspendling* i beslutet om Hässleholm-Lund. För båda funktionerna är *tillförlitligheten* central. Tillförlitligheten tillgodoses på bästa sätt genom att skapa *redundans*, det vill säga att *alla tåg kan trafikera samtliga fyra spår* på Södra stambanans. Det ger också en flexibilitet så att den trafik som skapar störst kommunala och regionala nyttor kan trafikera stationerna på sträckan, oavsett var de två nya spåren förläggs.

Totalförsvaret har ännu större behov av redundans och tillförlitlighet än samhället i övrigt. Detta är ett centralt argument för att möjliggöra att alla typer av tåg kan trafikera Södra stambanans samtliga fyra spår.

Utbyggnaden av två nya spår Hässleholm-Lund måste vidare relateras till pågående samhälls- och åtgärdsplanering och även förhålla sig till förväntade omvärldsförändringar under projektets livslängd. Se även kapitel 2, avsnittet *Systemperspektivet är centralt vid utbyggnaden av två nya spår*.

Använd principer för en tågtrafik som stödjer samhällets utveckling

Det är tågtrafiken som skapar nytta för människor, verksamheter och samhället. Den övergripande *funktionen* för Södra stambanans är att på ett energi- och klimateffektivt sätt stärka arbetspendlingen, främja godstrafiken, underlätta längre resor och stödja samhällsutvecklingen. Denna funktion är överensstämmande med regeringens intentioner med utbyggnaden av två nya spår Hässleholm-Lund. Södra stambanans funktion utvecklas ytterligare genom drivkrafter som befolkningsutvecklingen i storstadsregionen, den ökade integrationen mellan Sydsverige och Själland²³ samt öppnandet av tunneln under Fehmarn Bält och anslutande danska och tyska järnvägar år 2029.²⁴

²³ News Öresund (2024-05-17). 2024 års Öresundsindex visar att integrationen över sundet når ny högstanivå

²⁴ Se exempelvis Öresundsintitutet (2019-05-19). SJ tror att Köpenhamn blir en lika stor knutpunkt för tåg som för flyg och Sweco (2023). Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link Forecasts, Challenges and Solutions

När de två nya spåren planerades som en del av systemet nya stambanor var kravet att spåren skulle klara 320 km/tim. Därför gick korridorerna huvudsakligen utanför befintliga stationsorter. I syfte att maximera den teoretiska kapaciteten på banan var avsikten att samla snabba tåg (fjärrtåg, Öresundståg) på de två nya spåren. Befintliga spår skulle trafikeras av godståg och Pågatåg. Därmed fanns en risk att Eslövs och Höörs kommuner skulle drabbas av hela onyttan av de två nya spåren (intrång, barriäreffekter, buller, etc) och samtidigt förlora nytta i form av reducerad trafik med Öresundståg.

Trafikverkets roll är att säkerställa att infrastrukturen möjliggör en attraktiv trafik, medan det är tågforetagen, Skånetrafiken och Öresundståg AB som svarar för trafikutbudet. Det är därmed viktigt att fastställa principer för trafikeringen som stärker funktionen, maximerar samhällsnyttan och i sin tur kan innebära krav på infrastrukturen. Acceptstudien har identifierat följande sådana principer, som i nästa avsnitt omsätts i ett trafikeringsscenario.

1. Skapa redundans och robusthet genom att alla typer av trafik kan trafikera samtliga spår (se föregående avsnitt).

Tillförlitligheten för både person- och godstrafik tillgodoses på bästa sätt genom att skapa redundans och att alla tåg kan trafikera samtliga fyra spår.

2. Trygga tillgängligheten med Öresundståg och utveckla Pågatågtrafiken.

Öresundstågs- och Pågatågssystemen är helt centrala för den regionala arbetsmarknadens funktion. De tillför också den tillgänglighet som möjliggör olika sociala nyttor som fritidsresande och deltagande i samhället. Trafiken måste ha infrastrukturella förutsättningar att utvecklas.

3. Direkt nyttoskapande trafik (Öresundståg och Pågatåg) ska trafikera befintliga stationslägen i Eslöv och Höör och därmed maximera värdet för berörda kommuner genom en utvecklad trafik och ökad tillgänglighet.

Eslöv och Höör genererar i dagsläget ett betydande resande. Med Eslöv och Höör som fasta stationer i Öresundstågs stomtrafik är en fullständig trafikförsörjning, med turutbud hela dagen under veckans alla dagar, tryggad. Det gäller även orternas koppling till Köpenhamn och Kastrup.

Om det skulle bli aktuellt med en dragning där de nya spåren inte direkt angör stationerna i Höör och Eslöv bör genomfartstrafiken (oavsett typ) förläggas till de nya spåren för att möjliggöra utveckling av Öresundståg- och Pågatågtrafiken vid befintliga stationslägen.

4. Centrala stationslägen i Hässleholm och Lund är avgörande för att stödja effektiva och hållbara resor och stationslägena måste utvecklas.

Värdet av att trafikera befintliga, centrala stationslägen i Hässleholm och Lund visades i den tidigare lokaliseringsutredningen. Detta har blivit ännu tydligare i och med regeringens vilja att betona arbetspendlingen.

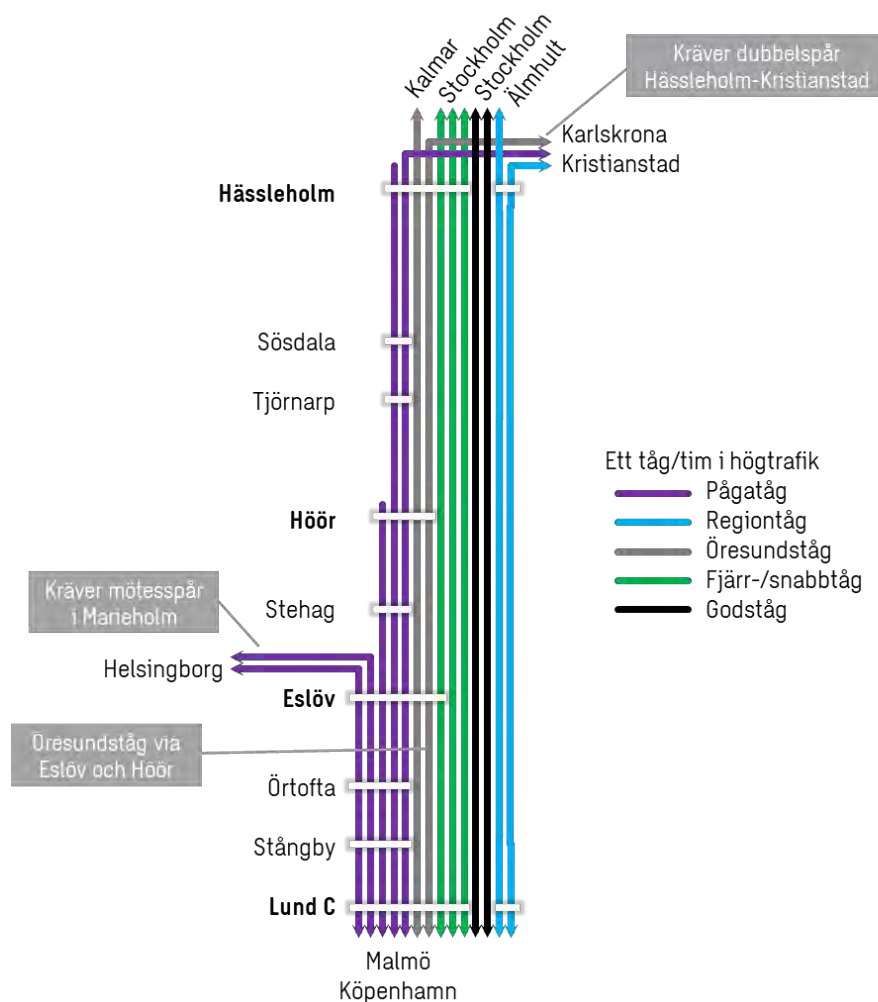
Trafikscenario för samhällsutveckling

Trafikscenariot *fungerar oberoende av var de två nya spåren byggs* och utgår från följande förutsättningar:

- Godstrafik medges på de nya spåren, vilket har koppling till såväl regeringens beslut som Green Cargos tydliga önskemål.
- Tillgängligheten för Eslöv och Höör både norrut och söderut ska säkerställas.
- Scenariot kopplas till Öresundstågs trafikstrategi, bland annat för att beakta trafiken till Köpenhamn samt för att samordna planeringen.
- Skånetrafikens utvecklingsstrategi beaktas.

- Avseende restidsmål blir dessa mindre centrala när fokus inte är på systemet nya stambanor och målrestider mellan Malmö och Stockholm. Tillförlitligheten och turtätheten blir relativt sett viktigare för att stödja arbetspendling. Det är dock fortfarande eftersträvarvärt att reducera restiderna för att vidga den geografiska arbetsmarknaden.
- Banan ska byggas för upp till 250 km/tim. Regeringens beslut gör det möjligt att anpassa hastigheten under 250 km/tim. Även om ambitionen bör vara att medge hög hastighet är det samtidigt viktigt att nyttja möjligheten att reducera hastigheten för att anpassa banan till omgivande strukturer och värden när så krävs.
- De två nya spåren ska inte omöjliggöra framtida, möjliga lösningar för att avlasta centrala Lund från godstrafik.

I Figur 6 visas förslaget till trafikscenario.



Figur 6. Förslag till trafikscenario.

Förslaget till trafikscenario tillför turer med både Pågatåg och Öresundståg och stödjer arbetspendling och fritidsresande och därmed samhällsutveckling längs banan, se Tabell 1. Det är kapacitetsmässigt möjligt att fördela turer jämnt över timmen för Höör och Eslöv.

Tabell 1. Förslag till trafikscenari i relation till dagens trafik och basprognosen 2040.

Uppehåll med antal tåg per timme och riktning	Dagens trafik		Förslag trafikscenari 2040	
	Pågatåg	Öresundståg	Pågatåg	Öresundståg
Sösdala och Tjörnarps	1	-	2	-
Höör	2	1	3	2
Stehag	2	-	3	-
Eslöv	3	1	5	2
Örtofta och Stångby	3	-	5	-

Sammanfattningsvis ger förslaget till trafikscenari följande nyttor:

Mer Pågatågtrafik

Trafikeringen mer jämnt fördelad mellan befintlig och ny bana, vilket lämnar plats till utveckling av lokaltågtrafiken. Pågatågtrafiken utökas längs hela stråket, men halvtimmestrafik mot Helsingborg kräver bland annat en ny mötesstation i Marieholm.

Tryggad tillgänglighet med Öresundståg

Öresundståg, med tåg för 200 km/tim, körs på befintlig bana, som medger 200 km/tim, med uppehåll i Eslöv och Höör. Befintlig Öresundstågtrafik, utvecklad sedan 2000, tryggar trafikförsörjningen för Eslöv och Höör, mot bland annat Köpenhamn och Kristianstad.

Ny bana för godståg och snabbtåg

I det fall de nya spåren byggs i extern korridor flyttas trafik som inte ger samhällsnytta för orterna dit. Det gäller både godståg och snabba persontåg, därmed behöver den nya banan förbigångsspår halvvägs för att fungera optimalt. Två godståg per timme medger 10 snabbtåg per timme. Inget framtidsscenario kräver mer än tio snabba tåg per timme och riktning, inte ens med en hel ny stambana mot Stockholm. Om snabbtågen körs med dubbla fordon (2*165 m) i högtrafik räcker det i scenari 2040-2050 med två snabbtåg per timme (4 miljoner resor per år i stråket Köpenhamn-Malmö-Stockholm).

Även i ett väl tilltaget framtidsscenario med till exempel fyra snabbtåg och två snabba regionaltåg per timme och riktning finns det kapacitet för godståg på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund.

Trafikscenariot är alltså väl tilltaget för att möta den potential för internationell trafik som ökar när tunneln under Fehmarn Bält öppnar år 2029.

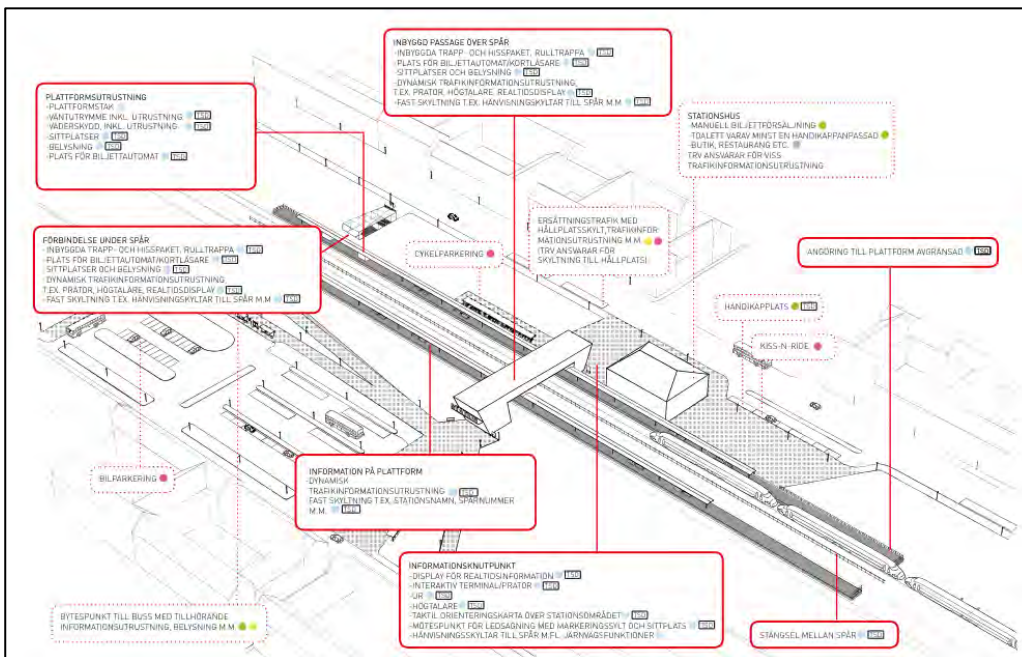
Flera krävande satsningar samlade för sig

Nya regiontåg, gärna med tåg för 250 km/tim, körs på ny bana, som medger 250 km/tim, snabbt mellan Malmö/Lund och Hässleholm/Kristianstad/Älmhult. För att få till den nya regiontågtrafiken krävs, utöver ny bana, även nya fordon, nytt avtal med danska staten om trafikeringen Malmö-Köpenhamn och dubbelspår Hässleholm-Kristianstad. Alla dessa osäkerheter samlas för sig i förslaget till trafikscenari.

Väl fungerande stationer skapar stora nyttor

En grundläggande förutsättning för god samhällsutveckling och samhällsnytta av investeringen i två nya spår är att arbeta med stationernas utveckling i såväl Hässleholm och Lund som i Höör och Eslöv.

Det är att ansvarsfördelning tydliggörs så att kommunerna kan fortsätta att utveckla det som ligger inom deras rådighet. Även om ansvaret är tydliggjort i olika manualer (Figur 7) är det bara ett första steg. Det är nödvändigt att Trafikverket och kommunerna för en dialog om stationernas olika delar för järnvägsanläggningen samt utrymmen för utveckling av resenärsfaciliteter kopplat till förväntad resandeökning. En central del är att fastställa likartade ambitioner för utformning och kapacitet. Olika prognoser måste beaktas, bland annat utifrån skillnader rörande målstyrning och utvecklingsambitioner.



Figur 7. Ansvar för olika delar av stationsanläggningen är uppdelat på många aktörer. Källa: Trafikverket (2013). Stationers basfunktioner och klassindelning 2.0 TDOK 2013:0685

För kommunerna längs banan är kopplingen mellan järnvägen, stationerna och samhällena grunden för stadsutvecklingen. Ett talande exempel är att det utpekade riksintresset för kulturmiljövård M 182 för Eslövs tätort motiverades av Riksantikvarieämbetet med följande motivering:

Stadsmiljö -järnvägsstad - som visar järnvägens och industrialismens betydelse för den moderna tätortsutvecklingen, hur en hållplats på den rena landsbygden successivt utvecklades till planmässigt uppbyggt stationssamhälle och så småningom stad.²⁵

En investering av den här storleken ger stor påverkan på stationerna vare sig de nya spåren lokaliseras i ett externt läge utanför Eslövs och Hörs tätorter eller om de lokaliseras närmare Södra stambanan eller som en fyrsparutbyggnad. Trafikeringen, resenärernas användning av stationerna och markanvändningen i direkt anslutning till stationerna kommer att förändras.

Stationerna för de nya spåren och för Södra stambanan i Eslöv och Höör behöver utvecklas så att de på bästa sätt understödjer den nya trafikeringen. Resenärsfaciliteter behöver utvecklas efter nya prognoser av resande. Det är av stor vikt att arbeta för attraktiva stationer utifrån kommunspezifika behov med fokus på funktionalitet, kapacitet och ansvar.

Projektet ger förutsättningar att förändra markanvändningen kring stationerna. Inriktningen bör därmed vara att förstärka samhällsutvecklingen och ge möjlighet att utveckla stationsområdet

²⁵ Eslövs kommun (2020). Kulturmiljöutredning. Bilaga tillhörande detaljplan för Färgaren 8 och 19.

som en viktig del i respektive tätort, exempelvis för att främja samspelet mellan station, bostäder och verksamheter. Detta är något som samtliga kommuner planerar för.

Järnvägsfunktioner som inte används kan hämma utvecklingen av attraktiva områden centralt i tätorterna. Trafikverket måste vara redo att ompröva lokaliseringen av funktioner om det kan främja stadsutvecklingen.

Region Skåne, skånska kommuner, Trafikverket Region Syd och Länsstyrelsen i Skåne län har gemensamt konstaterat att man har en potential att stärka utvecklingen i stationsnära lägen genom en utvecklad samverkan. Det bidrar till minskad klimatpåverkan och resursanvändning, att tillvarata investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik samt att stärka Skånes utveckling som flerkärnig arbets- och bostadsregion.²⁶ I det gemensamma positionspapperet framhålls följande principer:

- Effektiv markanvändning - Skånes tillkommande bebyggelse behöver i första hand prioriteras i anslutning till noder med attraktiv kollektivtrafik.
- Hela resan - stationerna behöver utformas till attraktiva bytespunkter och där planeringen sker utifrån ett helhetsperspektiv.
- Stationen i fokus - integrera stationen som mötesplats i orten, för att attrahera verksamheter och vara en levande, trygg och inbjudande miljö, samtidigt som stationens funktioner som driftplats säkerställs.
- Samverkan och dialog - för att gemensamt hantera olika perspektiv och intressen.
- Gemensamma målbilder - tydliga och väl förankrade gemensamma målbilder för orten och stationsområdets utveckling är av stor betydelse som stöd för att strategiskt och långsiktigt driva utvecklingen framåt.

Hässleholm: Stationsområdet kräver ett eget arbete

Hässleholms stad växte fram efter tillkomsten av järnvägen under mitten av 1800-talet vilket starkt har präglat stadens utveckling. Stationsområdet är i dag stadens hjärta och kommer fortsatt ha en viktig del i stadens utveckling. I strävan att skapa en levande, trygg och attraktiv stadskärna är Hässleholms centralstation navet då den utgör en mötesplats för invånare, besökare och arbetspendlare. Hela stationsområdet kräver ett eget projekt där kommunen och Trafikverket tar det gemensamma ansvaret.

Idag tar hela området mycket plats och skär genom hela staden. Nya lösningar behöver analyseras och integreras med den pågående stadsutvecklingen i Hässleholm. Det inkluderar att utforska möjligheter som spår i flera plan och optimera spårlängder och spårutbredning. I detta ska angränsning till Södra stambanan med nytt dubbelspår både söder och norrut, utbyggnaden av Skånebanans och dess inverkan och omfattning på spårområdet norr om och runt Hässleholms centralstation och Markarydsbanan finnas med.

Godsbangården är inte optimal med hänsyn till skapandet av en attraktiv, levande miljö nära stationen och utvecklingen av spårområdet norr om Hässleholm C. I eller i samband med projektet måste även hanteringen av farligt gods analyseras.

Den nuvarande kapacitetsbristen måste åtgärdas, och området måste omgestaltas för att vara mer användarvänligt och anpassat för dagens och morgondagens resenärer. Ett helt nytt resecentrum måste projekteras och göras betydligt mer modernt och resandevänligt än det som finns idag. Det nya resecentrumet ska förutom att vara centrum för tågresande även kunna stärka Hässleholms attraktion för icke resenärer. Framväxten av den nya stadsdelen "Västra Centrum" i anslutning till stationsområdet är en viktig del av stadens utvecklingsplaner. Denna expansion möjliggör för centrumkärnan att växa väster ut, vilket skapar en naturlig

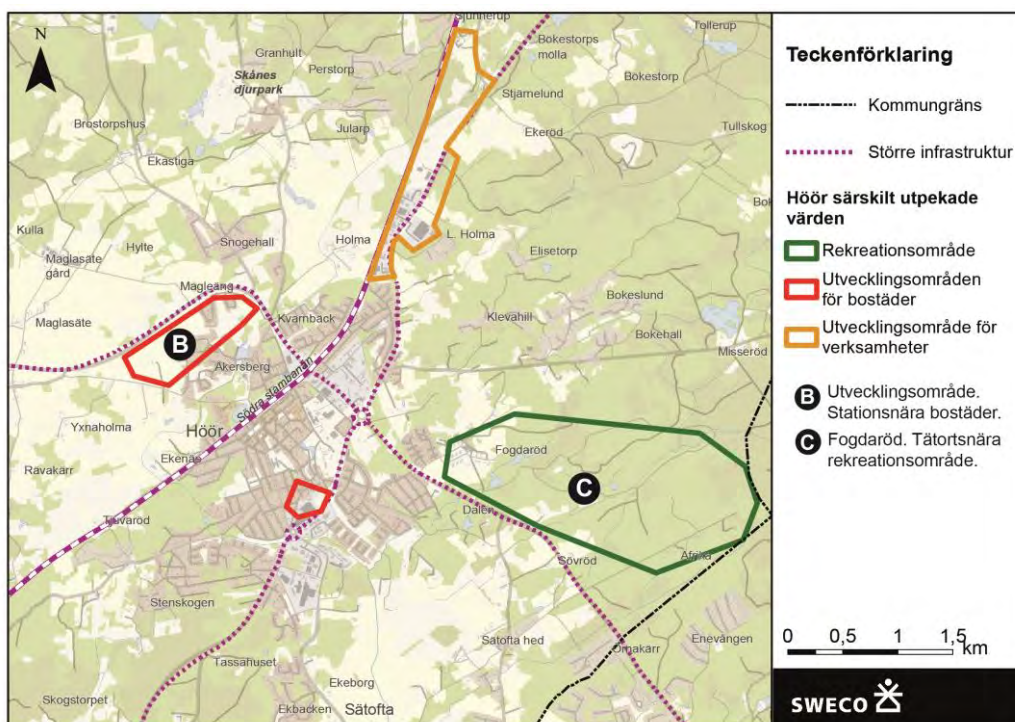
²⁶ Region Skåne (2018). Stationsnära läge 2.0. Gemensamma principer för att stärka Skånes stationsnära lägen

förlängning av stadskärnan och ökar dess attraktivitet. Att placera bostäder stations- och hållplatsnära får många positiva effekter för invånarna och samhället i stort. Bland annat får fler möjlighet att välja hållbara transportsätt och det möjliggör för en utvecklad stads-kärna med ett rikt utbud av verksamheter, bostäder samt service. Vidare ger det möjlighet för en stärkt arbetsmarknad, näringslivetableringar, utökade möjligheter för akademiska utbildningar samt kultur- och fritidsupplevelser.

Nationella intressen om framkomlighet och effektivisering ska samordnas med kommunala intressen av utveckling och tillväxt. Sammantaget innebär detta att kommunens ambition med att växa och utvecklas genom förtätning intill järnvägen är beroende av nationella infrastrukturbyggnader.

Höör: Järnvägen stärker staden och tvärtom

Huvuddelen av de bostäder som förväntas tillkomma i Höörs kommun de närmaste åren planeras i stationsnära läge i Höörs tätort (Figur 8). Huvuddelen av översiktsplanens utpekade utvecklingsområden och den planerade bostadsutbyggnaden i kommunen ligger inom två kilometer från stationen och så mycket som nästan hälften av bostäderna som pekas ut ligger inom ungefär en kilometers radie från Höörs station. De största utbyggnadsområden är Västra stationsområdet, Grönalund och Maglehill.



Figur 8. Utvecklingsområden för bostäder och verksamheter i Höör.

Närheten till naturen ses som den viktigaste kvaliteten i Höör, såväl för boende som besökare. Kommunen satsar på att stationslägen ska vara anknöppningspunkter till människors naturvistelse. Såväl Höörs som Tjörnarps stationer är centrala noder för besöksnäringen och människors utevistelse då de har koppling till Skåneleden och direkt till välbesökta naturområden. I Tjörnarp börjar naturvistelsen direkt när man kliver av tåget på stationen. Därmed blir det viktigt att inte bygga bort förutsättningarna för rekreation i samband med dragning av två nya spår. Kopplingen från Höörs station till Frostavallenområdet har särskild betydelse för kommunen.

Höors kommun är en pendlarkommun som är beroende av fungerande tågtrafik för arbetsresor till och från Höör. Därför behövs tillräcklig kapacitet på järnvägsanläggningen som möjliggör för resande över stora delar av dygnet med taktfasta avgångar som är spridda jämnt över timmen. I högtrafik behövs ett stort antal avgångar för att ta hand om pendlare men även andra tider på dygnet och veckan finns behov av ett tillräckligt antal avgångar för att möjliggöra fritidsresor.

Höors kommun skriver i sin översiktsplan att "Södra stambanan behöver förstärkas i befintlig sträckning och ... byggas ut till 4 spår"

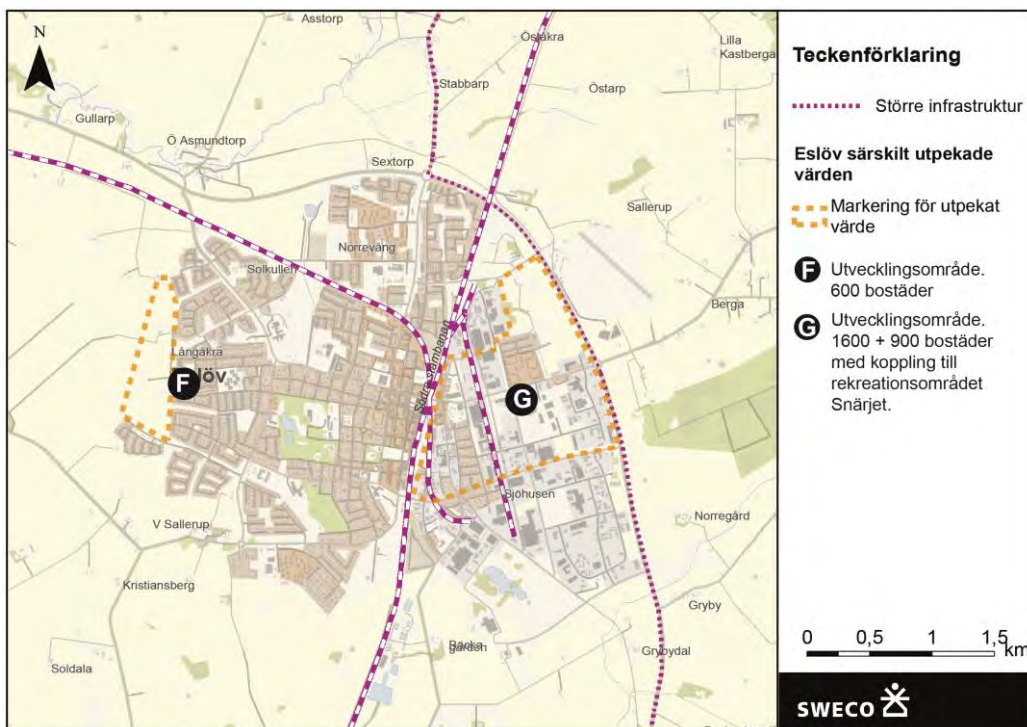
År 2011 genomförde nätverket stambanan.com en övergripande analys av förutsättningarna att bygga ut Södra stambanan till fyra spår i befintlig sträckning. Resultatet visade att Höör innebär en trång och mycket svår stadspassage och att Tjörnarps innebär en medelsvår tätortspassage. De nya spåren föreslogs ligga på västra sidan om befintliga spår genom både Höör och Tjörnarps. Om Tjörnarps föreslogs de nya spåren ligga på var sin sida om befintliga för att ansluta till nybyggda förbigångsspår mellan Tjörnarps och Sösdala.

Eslöv: Tillväxt i boende och hållbart resande

Eslövs kommun stärker samspelet mellan en attraktiv boendemiljö och hållbart resande genom stationsnära utvecklingsområden i Eslöv, Stehag och Örtofta.

Eslövs identitet är sprungen ur järnvägen och drygt 150 år efter att Södra stambanan kom till är kommunens utveckling fortfarande tydligt kopplad till den. Utöver Eslöv går banan igenom både Örtofta och Stehag. Indirekt blir även Marieholm som har en station på Marieholmsbanan påverkad av kapaciteten och trafikeringen på Södra stambanan.

Eslöv är dessutom en jordbrukskommun och drygt 70 % av kommunens yta består av åkermark. Kombinationen med värdefull åkermark och närheten till Södra stambanan har gjort att kommunen under 2000-talet arbetat aktivt med att koppla bebyggelseutveckling till kollektivtrafiknära lägen. I Eslövs tätort har förtätning varit en viktig utgångspunkt för den västra delen av staden och i den östra delen pågår ett stort stadsomvandlingsprojekt med syfte att tillskapa 1 600 nya bostäder till år 2035 (och ytterligare 900 bostäder på längre sikt). I västra delen av tätorten planeras 600 bostäder. Se Figur 9.



Figur 9. Planerade utvecklingsområden för bostäder i Eslöv. Område (F) 600 bostäder och område (G) 1600 + 900 bostäder. För område (G) är kopplingen till rekreationsområde Snärjet viktig.

Eslöv har alltså de senaste åren systematiskt växt genom förtätning och exploatering i hållbara lägen. Något som har visat sig fungera då biltrafiken ut ur staden inte ökat trots att befolkningen gjort det, samtidigt som det går att se en tydlig ökning av pendling med tåg. På samma sätt har det tillkommit bostadsbebyggelse i stationsorten Stehag och kommunen arbetar nu med ett utbyggnadsområde för ytterligare cirka 150 nya bostäder. Även i Väggarp (som är beläget i anslutning till Örtofta) pågår en detaljplaneprocess för en stor utbyggnad.

Att aktivt satsa på stadsutveckling i stationsnära lägen är något som uppmuntrats både regionalt och nationellt. Såväl Region Skåne som Länsstyrelsen och Boverket har drivit på i frågan. Det är en strategisk och långsiktig satsning och därför är det angeläget att Södra stambanan även fortsatt skapar tillgänglighet för dem som bor och verkar i Eslövs kommun. Samtidigt som Södra stambanan är en pulsåder som är avgörande för utvecklingen av Eslövs kommun finns det också utmaningar kopplat till den gällande visuella påverkan, barriäreffekter och buller. Påverkan genom tätorterna blir större med ytterligare två spår i befintlig sträckning, men samtidigt finns då möjlighet att åtgärda delar av problematiken genom exempelvis bullerskydd och fler och/eller ombyggda passager.

Oavsett var utbyggnaden av Södra stambanans två spår förläggs påverkar den möjligheten att utveckla de stationära lägena, framför allt i Eslövs tätort. I den stationsnära miljön finns idag till exempel en godsbangård som fungerar som en uppläggningsplats för timmer. Användningen av den ytan är inte optimal och kan med en annan funktion bidra till stadsutveckling och en mer attraktiv stationsnära miljö. Det finns också behov av att förbättra kopplingarna mellan den västra och den östra sidan av staden. En flytt av godsbangården kan också öka möjligheten till en ny gång- och cykelförbindelse över järnvägen.

Med besked om var och hur Södra stambanan ska byggas ut, kan kommunen redan idag arbeta för att skapa så goda förutsättningar som möjligt för utveckling av de tre stationsorterna.

För Eslövs kommun är det viktigt att utbyggnaden av Södra stambanan ses i ett systemperspektiv och att det finns en medvetenhet om hur den både påverkar och påverkas av andra viktiga infrastruktursatsningar som är eller kan bli aktuella i Skåne. Ett exempel på ett sådan fråga är diskussionen om behovet av en ny rangerbangård. Även möjligheten att bygga ut Marieholmsbanan är angelägen att ha med sig.

Lund: Stationsmiljön behöver kapacitet så staden kan utvecklas

Lund C är idag Sveriges fjärde största station sett till antalet resande med cirka 54 000 resenärer per dag. Antalet resenärer ökar stadigt och beräknas uppgå till 74 000 år 2040 och 90 000 år 2065. Lund C beräknas därmed ha lika många resenärer år 2040 som Göteborg C och Köpenhamn Huvudbangård har idag. Nuvarande station är underdimensionerad och klarar inte de ökande resenärsantalen. Kapaciteten i stationsmiljön som helhet och hos andra trafikslag är redan kraftigt ansträngd:

- Plattsformsförbindelserna behöver bättre komfort och kapacitet.
- Östra sidans stadsrum domineras av trafikfunktioner och parkering.
- Västra sidan av området saknar framsidor mot de offentliga rummen.
- Barriäreffekterna mellan den östra och västra sidan är påtagliga.
- Orienterbarheten och överblickbarheten är bristfällig.

I Lund är det hållbara resandet essentiellt och utgör grunden för hela stadens utveckling. Lund utgör även tillsammans med Malmö en nationell tillväxtmotor vilket ytterligare visar på den nationella vikten av en väl fungerande centralstation.

I en överenskommelse från 2013 har Trafikverket, Region Skåne, Skånetrafiken, Jernhusen och Lunds kommun enats om att vidta en mängd åtgärder för Lund C ska klara av framtidens hållbara resande. Arbetet har följts upp av ett ramprogram som antogs 2015 och efter en tillfällig paus i samband med oklarheterna för höghastighetsjärnvägens påverkan har arbetet med nya detaljplaner återupptagits.

Möjligheterna är goda att omvandla entrén till Lund till ett sammanhållet, levande stadsrum, med service, puls och utveckling på båda sidor av stationen.

Utbyggnad av två nya spår skapar möjligheter att förbättra

Att anlägga två nya spår mellan Hässleholm och Lund ger möjligheter för ökade värden längs sträckan. Kommunerna har identifierat mervärden att arbeta vidare tillsammans med Trafikverket i kommande planeringsskede. Kompensationsåtgärder och anpassningsåtgärder behöver inte bli samhällsekonomiskt dyrare utan kan skapa stora mervärdena för omgivningen. En målsättning bör vara att öka tillgängligheten över lag vid utformningen av järnvägen. Det vill säga att inte enbart öka tillgängligheten genom tågtrafiken, utan även i landskapet.

- Servicevägar kan användas för att göra landskapet mer tillgängligt, dessa kan användas som gång- och cykelvägar och även anläggas på ett sätt som uppmuntrar till användning.
- Järnvägsbankar och -skärningar kan utformas och besås så att de kan nyttjas som ekologiska korridorer. Detta bedöms vara extra viktiga i det öppna odlingslandskapet, där järnvägen kan fungera som grön infrastruktur.
- Kopplingar och samband kan stärkas mellan byar till exempel Håstad och Örtofta. Utformningen och passagemöjligheter behöver ses över för att få bort barriärer och samtidigt undvika att tillskapa nya.

- En utbyggnad av två nya spår längs befintlig bana ger möjlighet att skapa fler passager för både friluftsliv, fauna och jord- och skogsbruksmaskiner både under ny och befintlig infrastruktur.
- En nybyggnation kommer troligen innebära fler bullerskyddsskärmar längs sträckan vilket förbättrar befintliga bullerstörda miljöer.
- En genomtänkt gestaltning runt järnvägen kan inte bara minska påverkan av järnvägen på landskapet men även minska påverkan från befintlig infrastruktur eller anläggningar. Här kan även vallar vara ett alternativ, vilket även kan bidra till projektets massbalans.
- Tänka nytt och ta ett helhetsgrepp på platser där utvecklingen har anpassats till rådande förhållanden.

5 Hänsynstagande och omgivningspåverkan

Detta kapitel beskriver förutsättningar för att bygga två nya spår utifrån hänsynstagande och omgivningspåverkan. I fördjupningsdelen finns en detaljerad integrerad landskapskaraktäranalys (ILKA) med principer för utformning i olika karaktärsområden, en redovisning av kommunernas särskilt utpekade värden samt kritiska/känsliga platser som måste detaljstuderas om de berörs av den kommande järnvägsutbyggnaden.

Nära samarbete ger rättvisande och tillgängliga bedömningar

För hänsynstagande och omgivningspåverkan är framgångsfaktorn återigen att Trafikverket och kommunerna arbetar tillsammans med att beskriva funktioner och värden som kultur, natur och rekreation. Samarbetet gör bedömningar och avvägningar rättvisande och tillgängliga.

Fokus i acceptstudien har varit att lyfta fram värden av stor vikt för kommunerna och information som kommunerna saknade som underlag i den tidigare lokaliseringsutredningen, som det regionala kulturmiljöprogrammet och kommunernas naturvårdsplaner. Det är endast värden som är av vikt för att identifiera en korridor för järnvägsspåren som identifierats. Fler värden finns att ta hänsyn till på den mer detaljerade skalan då järnvägslinjen ska placeras.

Det finns känsliga eller kritiska platser där det är nödvändigt med mer detaljerade studier för att förstå omgivningspåverkan från två nya spår. Utan tillräckligt detaljerade studier blir det svårt för kommunerna att förstå och ta ställning till olika utbyggnads- och utformningsförslag. Det finns även sträckor där lokaliseringsutredning typiskt är för översiktlig för att viktiga konsekvenser ska fångas. Det gäller bland annat från Klostergården i Lund till Stångby, där en järnvägsplan med linjeval är ett mer funktionellt planeringsinstrument.

Det har poängterats under arbetet med acceptstudien att två nya spår även kan medföra möjligheter och öka värdena i omgivningen. Delar av detta handlar om kompensationsåtgärder som ger förhöjande värden längs sträckan men även att nya spår kan möjliggöra att ett större helhetsgrepp tas på platser som inte fungerar optimalt idag, se kapitel 4.

Utöver anpassning av järnvägen till hur landskapet ser ut, som redovisas i Fördjupningsdelen, är det viktigt att ta hänsyn till hur känsligt landskapet är för en större järnvägsanläggning. Känsligheten beror både på typen av landskap och hur det ser ut, men även på de värden som förekommer.

Det är även viktigt att analysera hur landskapet nyttjas. I ett landskap med exempelvis få markägare som brukar stora arealer är det inte lika viktigt med många planskilda passager för jordbruksmaskiner, men däremot var passagerna är placerade. I ett landskap med många markägare och små brukningsenheter, är det däremot viktigt med många passagemöjligheter för att jordbruket ska kunna fortgå. Dialog krävs med markägare, lantbrukare och andra intressenter för att konsekvenser av järnvägen ska kunna beskrivas.

För analyser som kopplar till värden i landskapet saknade kommunerna flera av de värden som är av stor kommunal vikt i den tidigare lokaliseringsutredningen. För att underlätta för kommande planering har kommunerna pekat ut de värden som har störst vikt för dem och de redovisas nedan samt i kartor i Fördjupningsdelen.

Eftersom landskapet innehåller många värden där merparten är skyddade finns det en förståelse för att samtliga värden inte kan undvikas. Intrång kan vara acceptabla, men det är då viktigt att jobba med gestaltningen av järnvägen på dessa platser. Beroende på värden kan

det även vara aktuellt att arbeta med planskilda passager för att minska järnvägens barriäreffekt. En tydlig fördel med en samlokalisering med befintliga spår är möjligheten att undvika en ytterligare barriär, men det kan finnas andra starka skäl för en separation. Dialogen med kommunerna är central för att bedömningar och avvägningar ska bli rättvisande.

Ett viktigt medskick i det kommande arbetet med en lokalisering är att inte ta bort områden från kartan endast utifrån vilket värde det är. Att exempelvis ta bort alla Natura 2000-områden kan medföra att andra och fler områden med höga värden, men som är mindre starkt skyddade, påverkas. Här behöver en utredning genomföras för att säkerställa att det är en korrekt slutsats att ta bort området från utredningen innan det sker.

För respektive kommun har platser med samverkande värden justerats, utifrån de områden som identifierades i ILKAN i lokaliseringsutredningen. Dessa områden är platser där flera intressen samverkar och gör att platserna är viktiga ur flera aspekter, till exempel ur naturmiljö- och rekreationsperspektiv. Dessa redovisas nedan per kommun samt i kartor i Fördjupningsdelen. Områden med samverkande värden kan vara lika viktiga för kommunen som lagskyddade värden. Dessa områden har kartlagts i acceptstudien och bör behandlas på en likvärdig nivå som lagskyddade värden.

Respektive kommun har även pekat ut värden som är av särskilt stor vikt för kommunen och som kräver extra hänsyn vid en eventuell lokalisering i närheten. Värdena finns redovisade i Fördjupningsdelen.

6 Finansiering och genomförande

Detta kapitel behandlar olika aspekter på finansiering, kostnader och genomförande av utbyggnaden. Här redovisas bland annat kommunernas och Region Skånes syn att finansiering är statens ansvar och att onyttor måste kompenseras av nyttor. Vidare behandlas behov som skyddsåtgärder mot farligt gods samt möjligheter kopplade till industriellt byggande och landbroar.

Finansieringen är statens ansvar medan kommuner och Region Skåne bidrar på andra sätt

Södra stambanan är en central del av det svenska järnvägssystemet. Banan nyttjas av samtliga typer av trafik i alla geografiska sammanhang, från internationell godstrafik till lokal persontrafik. Därmed fördelas nyttorna på en mängd olika aktörer i stora delar av landet. Det breda samhällsintresset innebär att Södra stambanan utgör en *gemensam resurs* och att investeringen i grunden ska bekostas av staten (skattebetalarna) samt att trafikeringen ska prissättas enligt marginalkostnadsprincipen.

Kommunerna och Region Skåne bidrar på andra sätt, inom ramen för sin rådighet, till att trafiksystemet fungerar så bra som möjligt.

Region Skånes bidrag till Södra stambanan utgörs huvudsakligen av en attraktiv tågtrafik med Pågatåg och Öresundståg samt tillhörande banavgifter, angörande busslinjenät som möjliggör ett hållbart resande samt åtgärder inom länstransportplanen som stödjer anslutande infrastruktur.

Kommunernas bidrag till Södra stambanan består av åtgärder för attraktiva stationer inklusive parkering och angöring, anslutande lokalbusslinjenät och spårväg samt anslutande gator och gång- och cykelnät. Dessutom är kommunernas roll för att utveckla bebyggelsen i anslutning till stationerna central för att stärka resandet (se kapitel 4).

Onyttor måste balanseras av nyttor

Utbyggnaden av två nya spår innebär inte bara nyttor. För de kommuner som direkt berörs av infrastrukturen och ökningen av genomfartstrafik skapas intrång, barriäreffekter och andra negativa effekter. Kommunerna upplåter mark åt statlig infrastruktur och det är därmed rimligt att de kommer i åtnjutande av nyttor. Dessa nyttor bör sökas och skapas i följande principiella ordning:

1. Genom en mer tillförlitlig tågtrafik med färre störningar och ökad redundans.
2. Genom ett utvecklat tågutbud med högre turtäthet. Denna fråga ägs delvis av kommersiella aktörer, men i synnerhet av Skånetrafiken och Öresundståg AB.
3. Genom att befintliga stationer och stationsområden utvecklas och på så sätt stärker kommunernas stads- och ortsutveckling (se kapitel 4).
4. Genom att befintliga onyttor som orsakas av tågtrafiken reduceras, exempelvis genom bättre bullerskydd samt fler och utvecklade passager för att motverka barriärer.
5. Genom att kompensatoriska åtgärder genomförs för att ersätta förlorade värden. Det innebär inte en fördyring av projektet ur samhällsekonomisk synvinkel, utan internaliserar bara samhällets kostnad genom att den kompensatoriska åtgärden inkluderas i projektbudgeten.
6. Genom att annan statlig eller regional infrastruktur utvecklas för att öka kommunens nyttor eller reducera onyttor som exempelvis buller.

En praktisk konsekvens av synsättet att onyttor måste balanseras av nyttor är att den formella planeringen sannolikt bör kompletteras av en "förhandlingsprocess" med inspiration från processer som exempelvis Stockholmsförhandlingen, Sverigeförhandlingen, Storstadsavtalen och Stadsmiljöavtalen.

Framtidssäkra de två nya spåren

Utbyggnaden av två nya spår måste framtidsäkras på tre sätt.

För det första måste valet av tekniska lösningar svara mot järnvägens långsiktiga, stukturskapande effekt och ha ett tidsperspektiv mot nästa sekel. Det innebär exempelvis att lägga omsorg på utformning och gestaltning av bullerskydd, stationsdelar och stationsområdet samt passager i landskapet. Att reducera kostnaden genom att ge avkall på kvaliteten i viktiga lösningar är inte en framkomlig väg. Projektet måste ha en hög funktionalitet och samtidigt genomföras med ett hänsynstagande till värden. Endast så blir projektet hållbart och har förutsättningar att nå en bred acceptans. Ett sätt att frigöra medel för mer omsorgsfull utformning är att nyttja den kostnadsbesparande potentialen i tekniker som industriellt byggande och standardiserade produkter som landbroar (se vidare nedan).

För det andra måste tillräcklig finansiering säkerställas för att möjliggöra ett effektivt genomförande.

För det tredje ska inte lokaliseringen av de två nya spåren omöjliggöra framtida, strategiska järnvägsprojekt som behövs för utvecklingen av det sydsvenska tågssystemet. Det gäller exempelvis Skånebanan och ett eventuellt, framtida yttre godsspår förbi Lund.

Gods på nya spår avgörande för redundansen och fördyrar inte projektet

Det är centralt för redundansen att all trafik kan gå på samtliga spår. Den primära effekten av detta är att banans lutningar måste anpassas till 10 promille. Det innebär att längre järnvägsbankar och byggnadsverk behövs framför allt vid korsningar med Södra stambanan.

En analys av exempellinjer inom principiella korridorer visar dock att gods på nya spår inte behöver leda till en fördyring av projektet relativt om spåren enbart byggs för persontrafik. Tillkommande kostnader för godstrafik är måttliga och ligger inom ramen för osäkerheterna i Trafikverkets kostnadsbedömningar²⁷. Efter att linjen optimeras för lägre lutningar i kommande planeringsskede kan merkostnaden sannolikt reduceras och eventuellt elimineras helt. Landbroar kan ha en ytterligare positiv påverkan på kostnad och tid för genomförande.

Profiler bör därmed studeras som del av beslutsunderlag för val av lokalisering, även om profil inte fastställs i lokaliseringsutredning, då de har alternativskiljande påverkan för val av anläggningstyp och påverkan på omgivning.

Oavsett fördyring eller inte så bör godstrafik på den nya banan vara en förutsättning för lokaliseringsutredningen, då värdet för tillförlitligheten av att alla tåg kan trafikera samtliga spår är så stort.

Genomförandetidplan – banan på plats tidigt

Genomförandetidplanen är för lång. Det är nödvändigt att studera möjligheter att korta samtliga faser i genomförandet, från planering till byggskede. En naturlig utgångspunkt för planeringen är Samråd 3 från den tidigare lokaliseringsutredningen, även om beskrivningar och analyser måste aktualiseras och verifieras mellan Trafikverket och kommunerna tillsammans.

²⁷ Trafikverket (2023). Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne

Det är viktigt att nå acceptans kring de olika stegen i lokaliseringsutredningen och de successiva bortvalen. Genom ett nära samarbete (se kapitel 3) reduceras risken för tidskrävande och fördyrande omtag.

Det finns i princip ingen anledning att utreda oacceptabla alternativ, om de inte tydligt står som motpol till något som bör utredas. Bortval som gjordes i den tidigare lokaliseringsutredningen som alla var eniga om bör kunna bestå.

Mellan Klostergården i Lund och Stångby eller Örtofta är en järnvägsplan med linjeval mer funktionell för att fånga alternativskiljande konsekvenser i den detaljeringsnivå som krävs. Hänsynstagande till omgivningen kräver en detaljeringsnivå som bygger på dels en mer precis lokalisering av anläggningen, utformningen och direkta skyddsåtgärder. Samtidigt måste de bortvalda alternativen från den tidigare lokaliseringsutredningen redovisas tillfredsställande

Det är möjligt att arbeta med låsta punkter redan i lokaliseringsutredningen och på så sätt begränsa utredningens omfattning. Från Lund till Stångby via två alternativa passager förbi Örtofta. Vidare är passagerna över Kävlingeån och Rönne å relativt styrda.

Trafikverket redovisar följande tidplan för genomförandet med tidigast färdigställande år 2043:

Trafikverket – trafikstart 2043 (delvis överlappande moment)

- Start 2026
- 4 år lokaliseringsutredning
- 7 år Järnvägsplan
- 10 år förfrågningsunderlag + byggtid

Denna tidplan måste utmanas. Följande scenario innebär en måttlig besparing som ändå tidigare lägger trafikstart med fem år.

Scenario – trafikstart 2038 – 5 års besparing

- Start 2026
- 2 år lokaliseringsutredning
- 3 år Järnvägsplan inkl linjeval
- 2 år Förfrågningsunderlag TE
- 5 års byggtid

Scenariot bygger på en lokaliseringsutredning från Tormestorp – Klostergården (alternativt strax norr om Stångby), fyra järnvägsplaner (sträcka 15-20 km) samt fyra förfrågningsunderlag för totalentreprenader och fyra entreprenader. Trafikverket byggde ut Väst kustbanan Ängelholm – Helsingborg (17 km) på knappt fem år i befintlig sträckning med endast korta avstängningar av trafiken.

Standardiserade produkter och byggande ger möjligheter

Trafikverket har beslutat att standardiserade och industrialiserade produkter samt standardritningar ska tillämpas i projekt. Trafikverket ser att beslutet kan leda till stora besparingar i samtliga skeden från planering till förvaltning och att byggnadsverk kan byggas snabbare, säkrare och med högre kvalitet.²⁸

²⁸ Trafikverkets generaldirektör (2024-01-29). Inriktningsbeslut för användning av standardiserade och industrialiserade produkter

Region Skåne och kommunerna ser positivt på i synnerhet möjligheten att påskynda färdigställandet av två nya spår Hässleholm-Lund genom användandet av standardiserade produkter.

Det främsta skälet är dock det som Trafikverket lyfter i sitt beslut, att besparingen ger utrymme för specifika och unika lösningar på andra delar i anläggningen samtidigt som den totala kostnaden inte blir högre. I kapitel 5 beskrivs sådana platser och värden längs sträckan som kräver särskilda studier och omsorg vid val av linje samt utformning.

Landbroar kan vara en viktig del av lösningen

Landbroar har flera potentiella fördelar kopplat till Finansiering och genomförande och även till Hänsynstagande och omgivningspåverkan. De kan bidra till att undvika stora schakter, höga bankar och långa transportavstånd. De skulle kunna förenkla planeringsprocessen, korta projekteringstiden och bidra till bättre kostnadskontroll. En tydlig fördel är om de kan minska barriäreffekten och markanspråk i plan. Själva pelarlösningen kan innebära en bättre robusthet med mindre trafikstörningar, exempelvis avseende spårsving. Bullersituationen kan förbättras.

Inte minst kan landbroar spela en viktig roll för att erbjuda en optimerad linje för två nya spår som medger godstrafik med tillhörande krav på lutning (kapitel 4 samt Figur 10).



Figur 10. Landbroar medför potentiella fördelar. Källa: Kreera (2024). Hässleholm-Lund. *Snabbare och effektivare genomförande med landbroar*, sid 5

Samtidigt konstaterar Trafikverket att landbroar måste ses i det specifika sammanhanget. Dels är lösningen inte ekonomisk på alla platser, dels så passar inte tillämpningen överallt. Konkurrenskraften mot konventionellt utformad järnväg beror av landskapets topografi, geologi och de utmaningar som anpassningen till enskilda platser innebär. För att realisera landbroars potential måste anläggningstypen studeras redan i lokaliseringstudien (se kapitel 3).²⁹

Trafikverket (2021) resonerar kring den kostnadsreducerande potentialen för landbroar. Att ersätta höga och komplexa bankar med landbroar bedöms ge en liten eller ingen ekonomisk besparing men kan ge andra vinster som exempelvis minskad barriäreffekt och minskat markintrång. Den största ekonomiska potentialen ligger i att höja profilläget men bibehålla planläget för att reducera omfattningen av kostsamma tunnlar och skärningar utan att det krävs dyra broar och höga bankar. Ett högre profilläge ger färre övergångar mellan olika anläggningstyper vilket främjar en industrialiserad produktion av anläggningen som helhet. Möjligheten till profilhöjning kan dock begränsas av lokala hänsyn till skyddsvärda miljöer.

Trafikverket konstaterar att för att landbroar ska vara kostnadseffektiva behöver de finnas med tidigt i planläggningsprocessens arbete med val av lokalisering. Arbetet med planläggning och

²⁹ Trafikverket (2021). Utredning av kostnadsreducerande potentialer för Nya stambanor

tillståndsprocesser behöver också anpassas eftersom fler aspekter i utformningen blir tidigt låsta.³⁰

Region Skåne och kommunerna menar att landbroar bör studeras som anläggningstyp för hela sträckan Hässleholm – Lund, men även som lösning för delar av sträckan anpassat efter landskapstyper och då kombineras med andra anläggningstyper. Landbroar ska finnas med som ett möjligt utformningsalternativ redan i lokaliseringsutredningen.

³⁰ Trafikverket (2021). Utredning av kostnadsreducerande potentialer för Nya stambanor

7 Sammanfattning

Acceptstudiens syfte

Acceptstudien är ett samarbete mellan Region Skåne och Hässleholms, Höörs, Eslövs, Lunds samt Malmö kommuner om två nya järnvägsspår Hässleholm-Lund. Syftet är att skapa en gemensam bild av hur regeringens vilja att stärka arbetspendlingen och godstrafiken kan nås. Acceptstudien ska visa hur Trafikverket, kommuner och Region Skåne bör arbeta tillsammans i planeringen för att säkra regeringens mål om dialog och bred samsyn. Studien ska också beskriva förutsättningar för två nya spår utifrån samhällsnytta och funktion, hänsynstagande och omgivningspåverkan samt finansiering och genomförande.

Samsyn om behovet av fyra spår Hässleholm-Lund

Det råder stor samsyn att utbyggnaden till fyra spår Hässleholm-Lund är avgörande för tågtrafikens utveckling och att de nya spåren behövs redan i dag.

Utbyggnaden måste samordnas med andra viktiga projekt som bland annat utvecklingen av Hässleholm C och Lund C, Skånebanan Hässleholm-Kristianstad och Södra stambanan norr om Hässleholm.

Arbetsätt i kommande planeringskede

Kommuner och Region Skåne vill arbeta tillsammans med Trafikverket i kommande lokaliseringsutredning för hög kvalitet och gemensamt ägarskap. Ett nära samarbete är avgörande för att nå acceptans och grundlägga ett effektivt genomförande av projektet. De regionala aktörerna vill skriva en gemensam överenskommelse om samarbete mellan Trafikverket och samtliga berörda kommuner samt Region Skåne.

Det nära samarbetet gör det också möjligt för kommunerna att, tillsammans med Trafikverket, informera och involvera medborgare, verksamheter och andra intressenter i dialogen.

Kommande planering skapar möjligheter till samsyn om HUR utbyggnaden bör ske. Kommunala och regionala utvecklingsmål ska vara en del av projektet och utvärdering av korridorer måste inkludera konsekvenser för målen.

Utbyggnaden är ett av de absolut viktigaste järnvägsprojekten i landet. Detta måste speglas i beskrivningen av projektets samhällsnytta.

En riskanalys för trafik med farligt gods genom tätorter bör genomföras tidigt.

Samhällsnytta och funktion

Korridorer och lösningar måste stödja ett samhällsutvecklingsperspektiv som kombinerar infrastruktur med trafikering och samhällsbyggnad.

Two nya spår måste byggas robust och med redundans genom att alla typer av trafik kan trafikera samtliga spår. Det borgar för den tillförlitlighet som är central för all tågtrafik.

Kommande planering ska grundas på principer för en tågtrafik som stödjer samhällets utveckling. Det innebär att skapa redundans och robusthet, att trygga tillgängligheten med Öresundståg och utveckla Pågatågtrafiken, att direkt nyttskapande trafik ska trafikera befintliga stationslägen i Eslöv och Höör samt att befintliga stationer i Hässleholm och Lund utvecklas. Om de nya spåren inte direkt angör stationerna i Höör och Eslöv bör

genomfartstrafiken förläggas till de nya spåren för att möjliggöra utveckling av Öresundståg- och Pågatågtrafiken vid befintliga stationslägen.

Trafikscenariot i Tabell 2 ger stora regionala nyttor och medger tillräcklig kapacitet för både gods- och fjärrtågtrafiken flera decennier framåt.

Tabell 2. Förslag till trafikscenario i relation till dagens trafik. Antal turer per timme och riktning.

Uppehåll med antal tåg per tim och riktning	Dagens trafik		Förslag trafikscenario	
	Pågatåg	Öresundståg	Pågatåg	Öresundståg
Sösådala och Tjörnar	1	-	2	-
Höör	2	1	3	2
Stehag	2	-	3	-
Eslöv	3	1	5	2
Örtofta och Stångby	3	-	5	-

En grundläggande förutsättning för samhällsutveckling och nyttan med två nya spår är att arbeta med stationernas utveckling i såväl Hässleholm och Lund som i Höör och Eslöv. Samtliga kommuner planerar stationsnära utvecklingsområden såväl i centralorten som i mindre orter längs banan.

Utbyggnaden av två nya spår skapar också *möjligheter att förbättra*. Exempelvis kan servicevägar göra landskapet mer tillgängligt, järnvägsbankar kan göras till ekologiska korridorer och samband kan stärkas mellan byar i landskapet.

Hänsynstagande och omgivningspåverkan

För hänsynstagande och omgivningspåverkan är framgångsfaktorn återigen att Trafikverket och kommunerna arbetar tillsammans med att beskriva funktioner och värden som kultur, natur och rekreation. Samarbetet gör bedömningar och avvägningar rättvisande och begripliga. Utredningen måste göras på en så detaljerad nivå att den blir relevant för kommunerna och förklarar omgivningspåverkan.

Höjdlägen och möjliga utformningar bör visualiseras för att illustrera konsekvenser. Arbetsmoment på plats bör göras tillsammans, i synnerhet den integrerade landskapsanalysen (ILKA). Landskapet ska studeras utifrån landskapsbild, värden, känslighet samt hur det nyttjas. Dialog kan krävas med markägare, lantbrukare, m fl.

Kommunerna har områden med samverkande värden, som naturmiljö och rekreation, som är lika viktiga för kommunen som lagskyddade värden. Dessa områden har kartlagts i acceptstudien och bör behandlas på en likvärdig nivå som lagskyddade värden.

Områden bör inte väljas bort endast utifrån lagskydd. Att exempelvis ta bort alla Natura 2000-områden kan ge påverkan på andra och fler områden med höga värden. Värden måste studeras utifrån deras specifika kontext.

Finansiering och genomförande

Finansieringen är statens ansvar medan kommuner och Region Skåne bidrar på andra sätt, exempelvis genom anslutande infrastruktur, kollektivtrafik och stationsnära stadsutveckling. Onyttor i form av exempelvis intrång och barriäreffekter måste balanseras av nyttor. I första hand genom bättre tågtrafik, men även genom att stationer och stationsområden utvecklas och genom att befintliga onyttor som orsakas av tågtrafiken reduceras.

De nya spåren måste framtidssäkras avseende val av hållbara lösningar, finansiering och att lokaliseringen inte omöjliggör investeringar för det sydsvenska tågssystemet som Skånebanan och ett eventuellt yttre godsspår förbi Lund.

Gods på de nya spåren är avgörande för redundansen och behöver inte fördyra projektet. Tillkommande kostnader för godstrafik är måttliga och kan reduceras med linjeoptimering. Landbroar kan spela en viktig roll för att erbjuda en optimerad linje för två nya spår som medger godstrafik.

Genomförandetidplanen är för lång och kräver att samtliga faser, från planering till byggskede, kortas. Det finns i princip ingen anledning att utreda oacceptabla alternativ. Bortval i den tidigare lokaliseringsutredningen som alla var eniga om bör kunna bestå. Mellan Klostergården i Lund och Stångby eller Örtofta är en järnvägsplan med linjeval mer funktionellt för att fånga de viktiga detaljerna.

Standardiserade produkter och industriellt byggande kan påskynda två nya spår samt ge besparingar som kan nyttjas för lösningar för känsliga platser.

Landbroar har flera potentiella fördelar och kan bidra till att undvika stora schakter, höga bankar och långa transportavstånd. De kan förenkla planeringsprocessen, korta projekteringstiden och ge bättre kostnadskontroll.

Lokalisering av två nya spår ska beakta resultaten i riskanalys för trafikering med farligt gods genom tätorterna. I senare planeringsskede ska eventuella skyddsåtgärder dimensioneras och utformas i linje med lagkrav.

Fördjupningsdel: Värden, känsligheter och principer för utformning

Fördjupningsdelen beskriver värden och känsligheter och inkluderar en integrerad landskapskaraktäranalys (ILKA) med principer för utformning i olika karaktärsområden.

Arbetet tillsammans med kommunerna i acceptstudien har haft två fokus:

Kommunernas utpekade värden

- Statliga intressen som till exempel Natura 2000, riksintressen och kulturminnen är även av kommunalt intresse.
- Kärnvärden i riksintressen har ingått som underlag.
- Fokus har lagts på att identifiera värden som är viktiga för kommunen i ett lokaliseringsskedet, oavsett om de också anges av staten.
- Fokus har varit att lyfta de värden som är av störst vikt. Kommunen har fler värden som måste beaktas när planeringen fördjupas.
- Områden med samverkande värden som presenterades i den integrerade landskapskaraktäranalysen (ILKA) från den tidigare lokaliseringsskedet har justerats utifrån ett kommunalt perspektiv.

Landskapstyper

- ILKA från den tidigare lokaliseringsskedet har detaljerats och förfinats.

Hässleholms kommun – särskilt utpekade värden

Hässleholms kommun har få skyddade naturmiljöer men det finns mycket värdefull naturmiljö inom kommunen. Naturvårdsplanen är ett bra underlag för att få en överblick över skyddsvärd natur.

Det pågår en utvidgning av både naturreservatet vid Hovdala samt naturreservatet vid Göingeåsen.

Kommunen har få registrerade kulturmiljövärden i de nationella databaserna men det regionala kulturmiljöprogrammet ger bra information om områden inom kommunen med kulturmiljövärden.

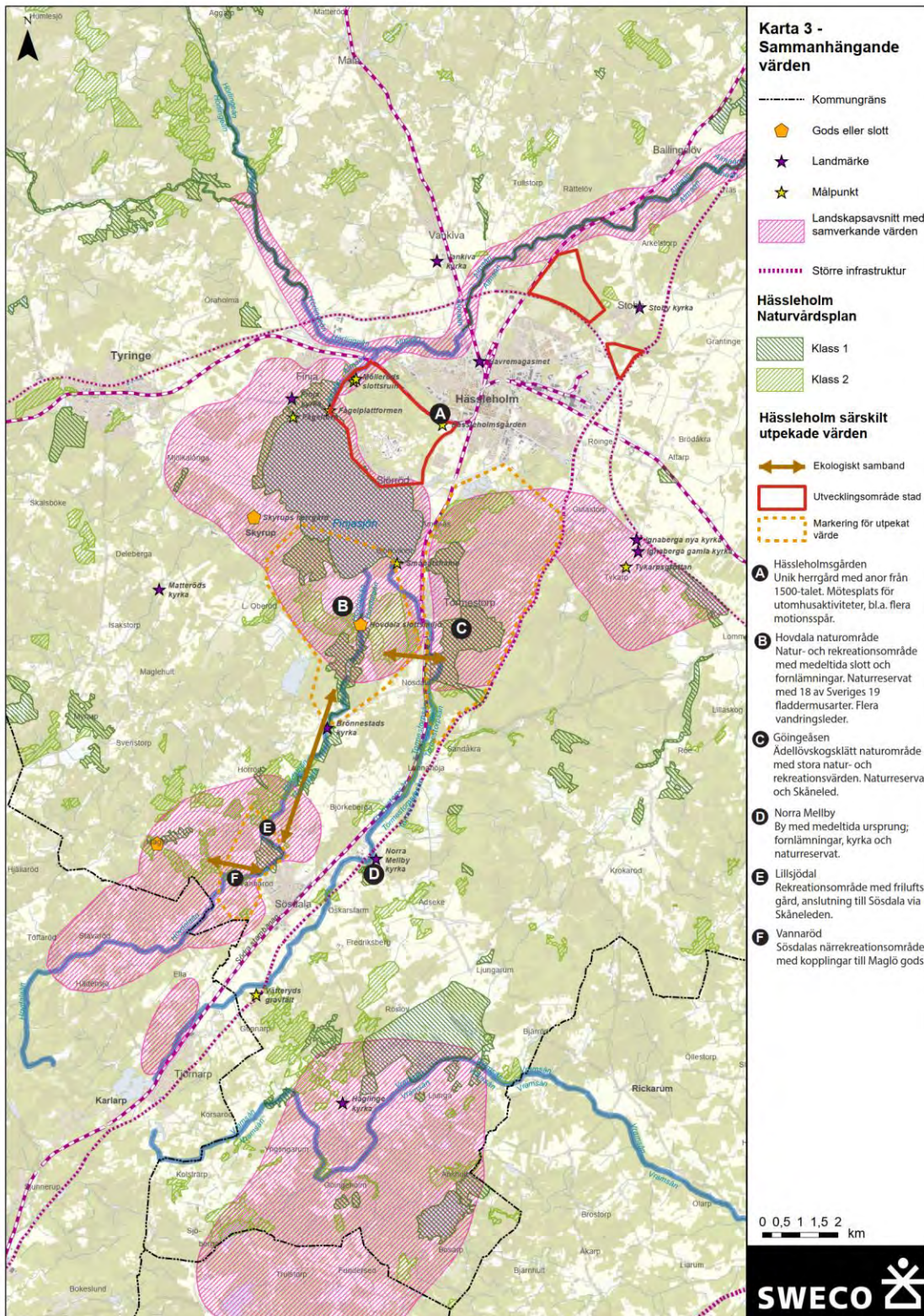
Inom Hässleholms kommun är området runt Hovdala extra rikt på både natur- och kulturmiljövärden. En dragning av järnvägen nära detta område kräver en stor försiktighet för att värden inom området inte ska påverkas negativt.

Även området väster om Sösdala är känsligt eftersom det finns många ej skyddade men sammanfallande värden här som kopplar till det stadsnära mosaiklandskapet. Skulle det ändå vara här som järnvägen placeras är det viktigt att möjliggöra för många passager under järnvägen.

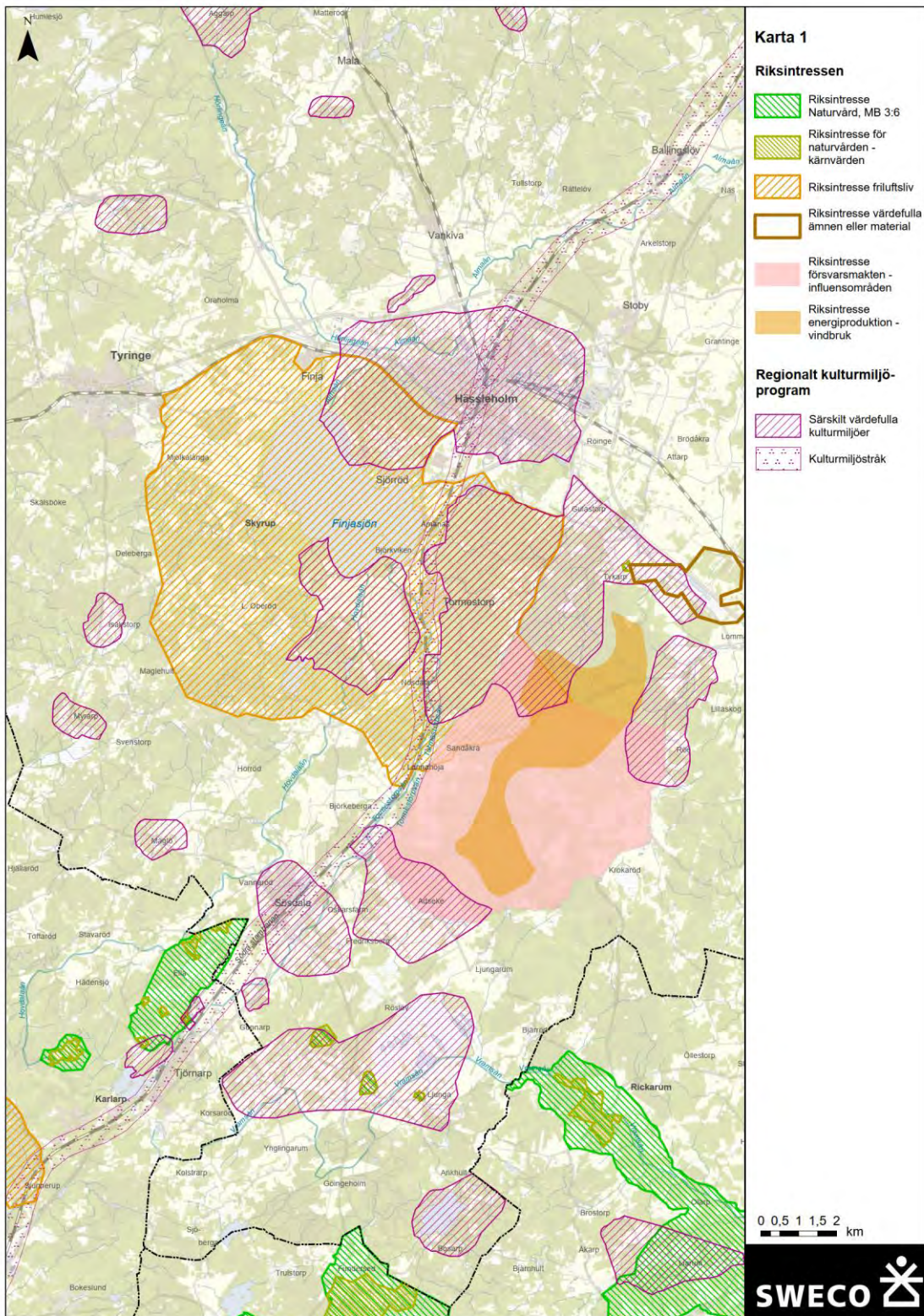
Samverkande värden samt de av kommunen särskilt utpekade värden framgår av Figur 11. I figuren synliggörs även befintliga barriärer i form av större infrastruktur som Väg 23 och Södra stambanan.

Riksintressen samt regionalt kulturmiljöprogram visas i Figur 12.

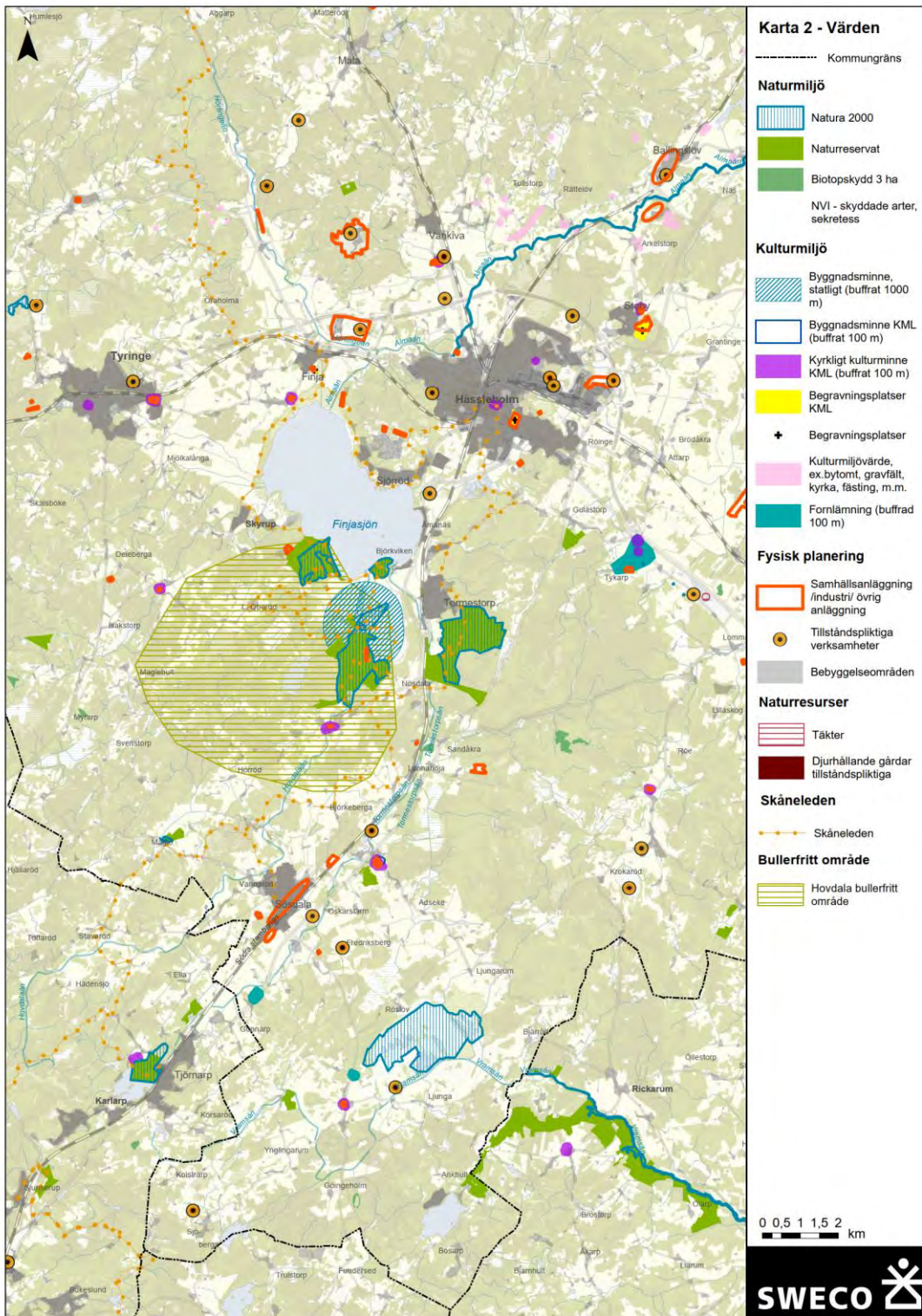
Enskilda värden av olika typ redovisas i Figur 13.



Figur 11. Samverkande samt särskilt utpekade värden i Hässleholm kommun.



Figur 12. Riksintressen samt regionalt kulturmiljöprogram i Hässleholms kommun.



Figur 13. Enskilda värden i Hässleholms kommun.

Höörs kommun – särskilt utpekade värden

Höörs tätort genomkorsas av större infrastruktur i form av Södra stambanan och väg 23. Den ostördhet och närhet till natur och rekreation som finns i både tätorter och på landsbygden därför ett viktigt värde. Det är ur Höörs perspektiv bättre att bygga ut järnvägen i befintlig sträckning och hantera omgivningspåverkan för både ny järnväg och Södra stambanan gemensamt än att skapa ytterligare en barriär norr om orten. Järnvägen skulle även kunna förläggas i tunnel.

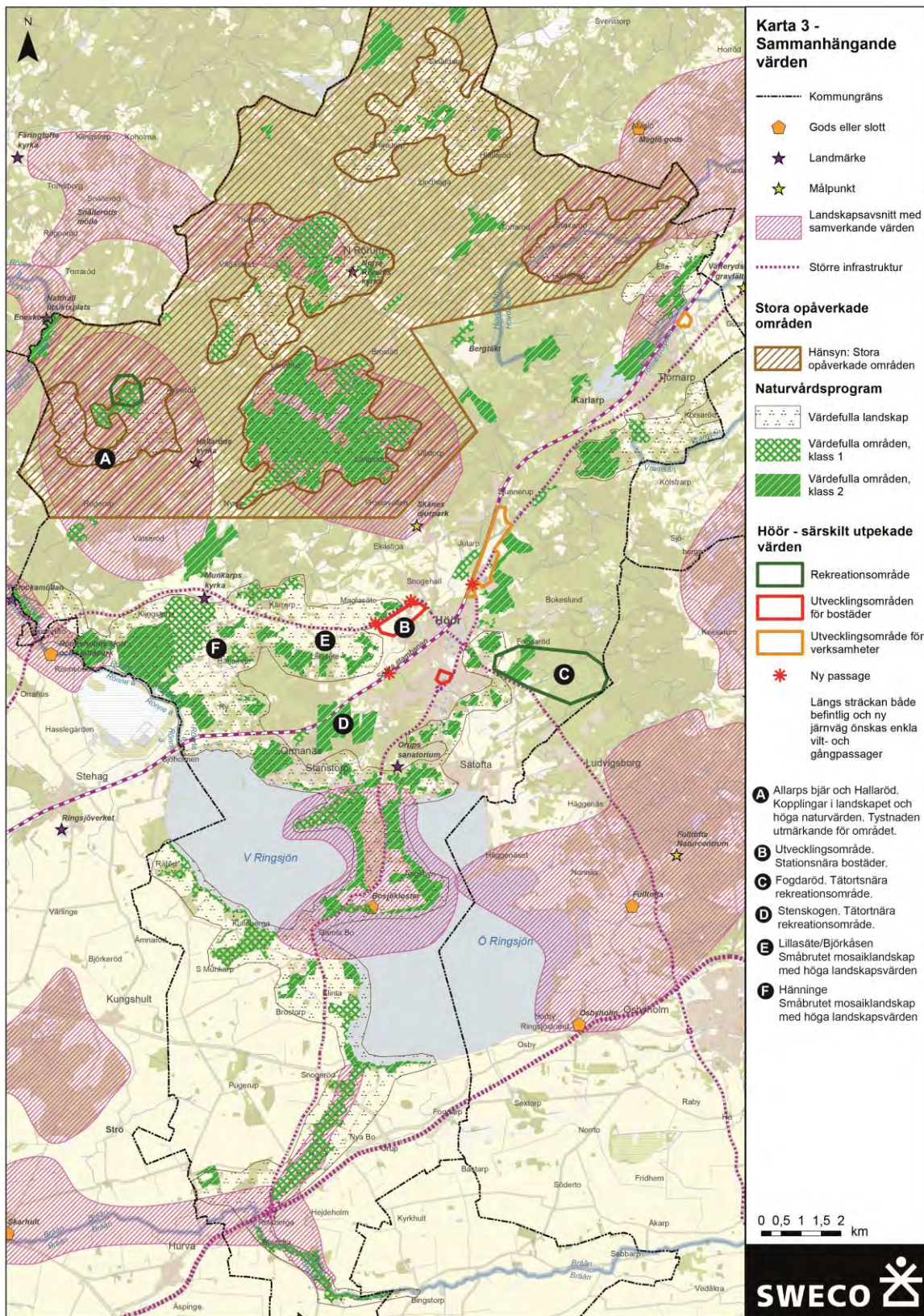
Det pågår ett arbete med riksintressen på flera områden inom kommunen. Gränserna för riksintressen för kulturmiljövård ses just nu över av länsstyrelsen. Inom kommunen medför dessa en justerad gräns för området vid Rönneholms mosse samt ett tillkommande riksintresse sydväst om Höörs tätort. Höörs kommun lyfter det unika i att det bedrivs aktiv rekreation i hela landskapet inom kommunen, det är inte koncentrerat till vissa utpekade områden.

Skåneleden har dragits om och har nu en starkare koppling till stationerna i kommunen. Denna nya dragning behöver tas hänsyn till vid två nya järnvägsspår.

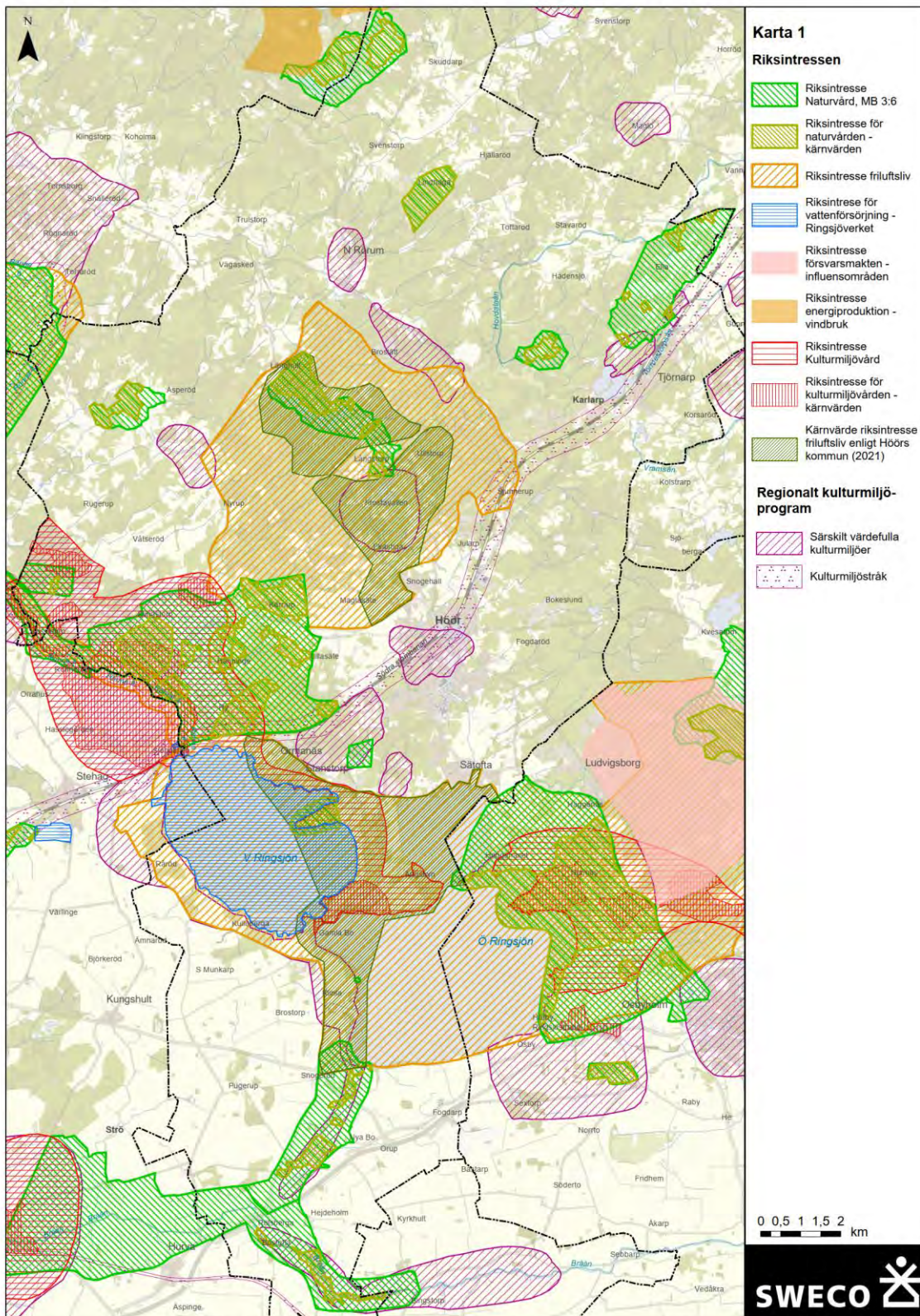
Kommunens samverkande värden kompletteras av det som i naturvårdsprogrammet pekas ut som värdefulla landskap och värdefulla områden, vilka hyser många sammanfallande värden. Dessa samt de av kommunen särskilt utpekade värden ses i Figur 14.

Riksintressen samt regionalt kulturmiljöprogram visas i Figur 15.

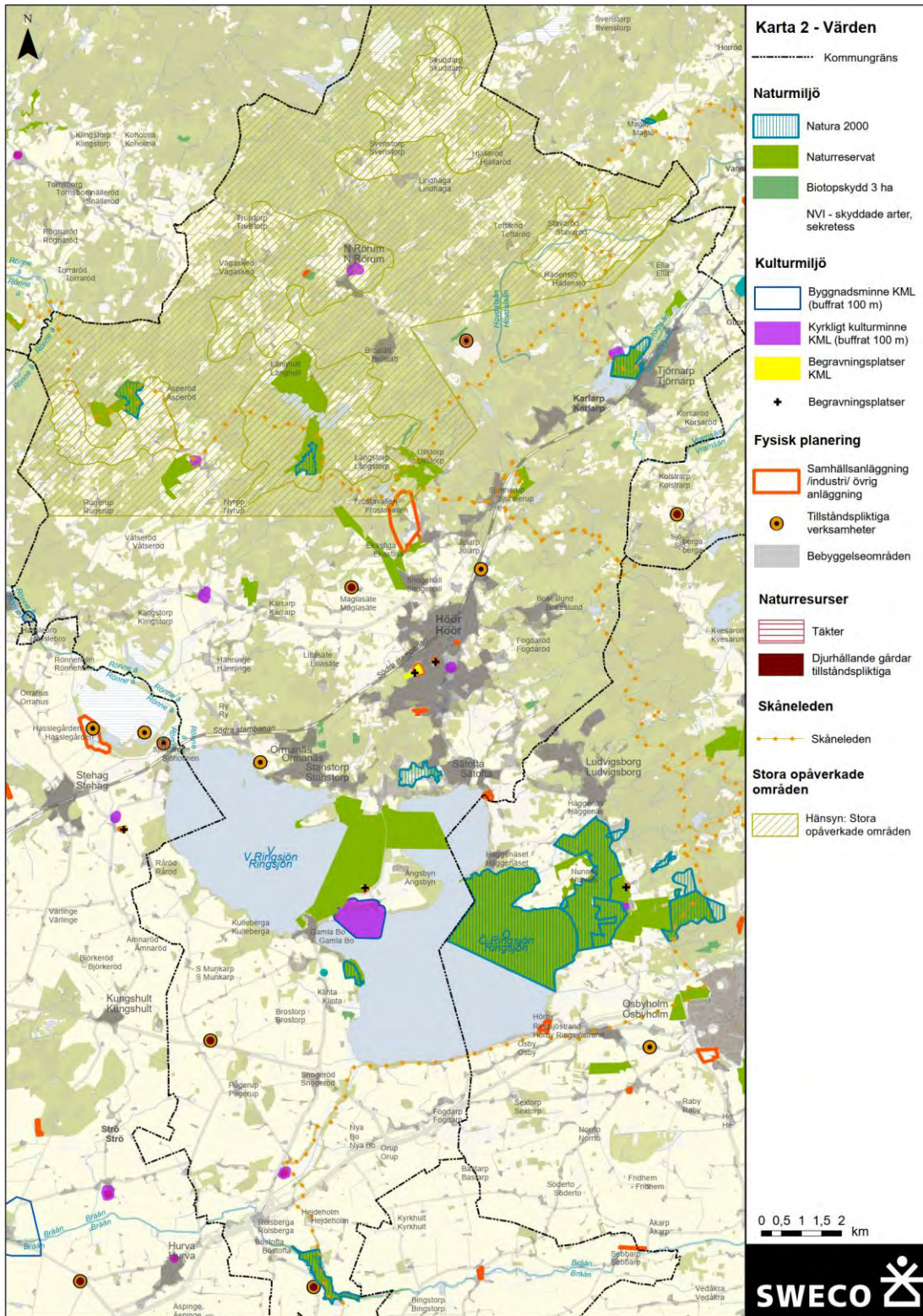
Enskilda värden av olika typ redovisas i Figur 16.



Figur 14. Samverkande samt särskilt utpekade värden i Hörs kommun.



Figur 15. Riksintressen och regionalt kulturmiljöprogram i Hörs kommun.



Figur 16. Enskilda värden i Hörs kommun.

Eslövs kommun – särskilt utpekade värden

Det ligger ett riksintresse för kulturmiljövård över Eslövs centrum. Det pågår en förtätning av centrum i linje med kommunens tolkning av riksintresset och det spårnära läget.

Landskapet syd och sydväst om Eslöv är öppet och det erbjuds goda siktlinjer från väster om Eslöv ut över landskapet. Detta är viktigt att beakta om det skulle bli aktuellt med en ny järnväg här.

Eslövs kommun har ett av Sveriges äldsta och största reningsverk, Ellinge avloppsreningsverk, strax söder om tätorten, etablerat redan på 1930-talet. Även Ellinge golfbana ligger söder om Eslöv. Snärjet är ett viktigt rekreationsområde direkt öster om Eslöv.

Med tanke på värden i landskapet runt Eslövs tätort så ser kommunen stora fördelar med att gå centralt genom Eslöv. Men det finns negativa aspekter även med en central förläggning av två nya spår. Det är trångt i stadens södra delar och det kan uppstå en konflikt med Marieholmsbanan. Gestaltningmässigt kommer det bli en annan upplevelse av orten. Däremot finns det en bullerproblematik längs den befintliga järnvägen som kan åtgärdas samtidigt som nya spår anläggs. Kopplingen mellan östra och västra delarna av staden är viktig för Eslöv och med två nya spår och eventuellt bullerskydd genom staden kommer gestaltning och passagemöjligheter vara viktiga aspekter.

Vid Örtofta finns många värden och viktiga verksamheter. Kommunen vill se en helhetslösning på platsen där gång- och cykelnätet behöver ingå och gärna kan läggas om.

I Stehag finns en stark koppling till Gyaskogen. Kommunen har nyligen köpt skogen för att kunna utveckla området. Det finns även ett samband vidare västerut mot Svalöv och Söderåsen.

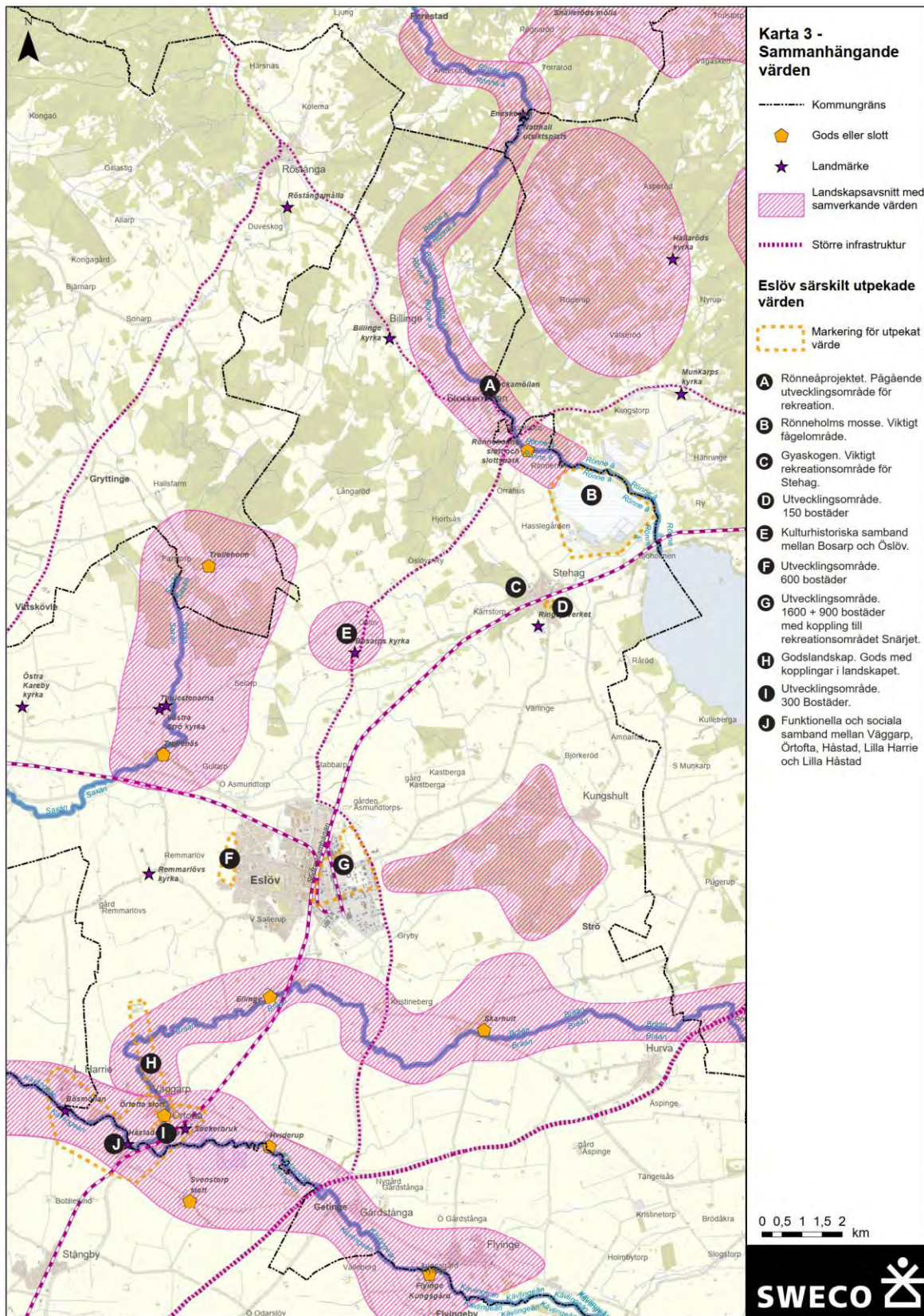
Den pågående översynen av riksintresse för kulturmiljövård pågår vid Trolleholm, Rönneholms mosse (se även Höör ovan) och Västra Sallerup.

Vid Billinge finns en kaolinfyndighet där kommunen tillsammans med länsstyrelsen har jobbat hårt för att bevara och skydda naturen. Detta område är inte lämpligt för en ny järnväg.

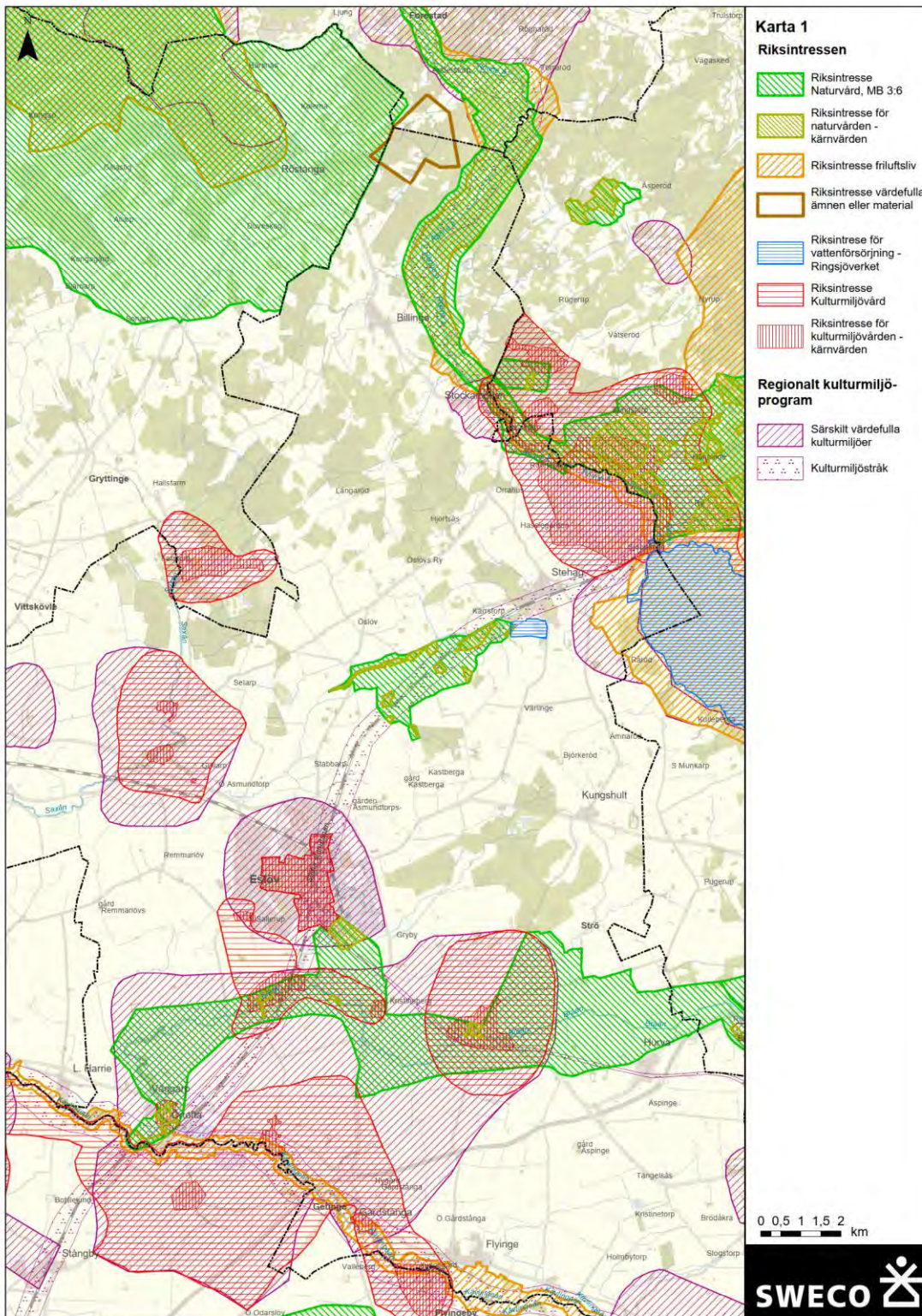
Eslövs tätort är redan idag starkt påverkat av större infrastruktur i form av Södra stambanan och väg 113. Ytterligare en större infrastruktur som inte är samförlagd med någon av de övriga två kommer ge stor påverkan på orten och dess omgivning.

De funktionella sambanden som lyfts i värde (J) mellan orterna Vaggarp, Örtofta, Håstad, Lilla Håsad m.fl. innefattar gång- och cykelvägar som förbinder orterna samt sociala samband. Gränserna mellan Eslövs, Lunds och Kävlings kommuner går mellan orterna men sambanden är stora med exempelvis en förskola i Eslövs kommun och skola i Lunds kommun. Det finns även gemensamma scoutföreningar och fotbollsklubbar. Sambandet och kopplingen mellan orterna behöver finnas kvar och gärna förstärkas.

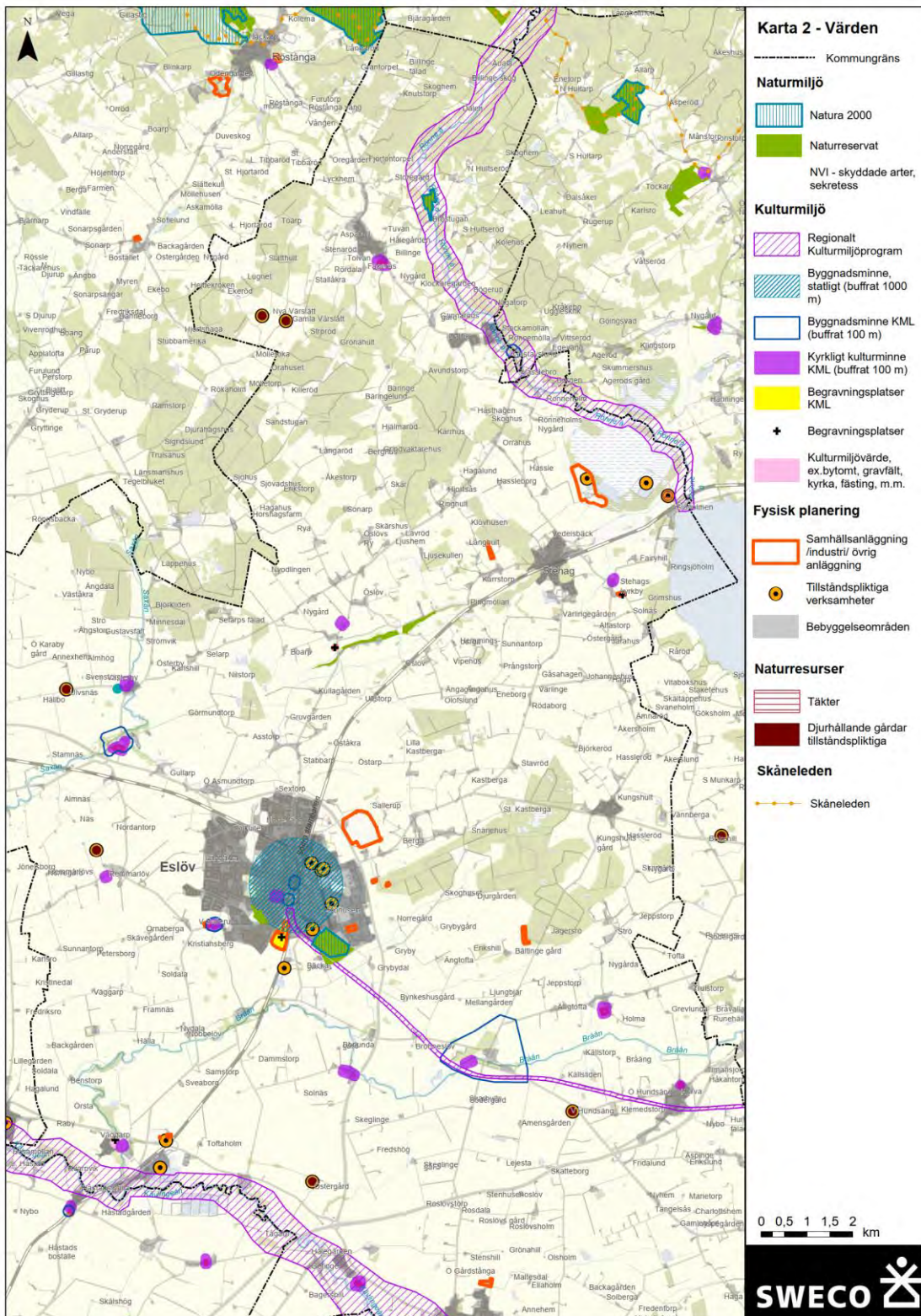
Samverkande värden samt de av kommunen särskilt utpekade värden framgår av Figur 17. Riksintressen samt regionalt kulturmiljöprogram visas i Figur 18. Enskilda värden av olika typ redovisas i Figur 19.



Figur 17. Samverkande samt särskilt utpekade värden i Eslövs kommun.



Figur 18. Rikssintressen och regionalt kulturmiljöprogram i Eslövs kommun.



Figur 19. Enskilda värden i Eslövs kommun.

Lunds kommun – särskilt utpekade värden

Lunds kommun genomkorsas av flera större infrastrukturer, däribland E22, Södra stambanan och Västkustbanan. Viktigt för kommunen är att inte bli uppdelade i ytterligare "tårtbitar", samt att ett stort värde sätts på rumsliga sammanhang, snarare än regelrätta skyddade områden. Även om kommunen helst ser en samlokalisering av de nya spåren med Södra stambanan är det viktigt att undvika att det skapas "döda zoner" mellan befintlig och ny järnväg. De nya spåren kan med fördel gå centralt genom Stångby med en spårsammanslagning norr om Stångby.

Revidering av riksintressen pågår och det är viktigt att beakta dessa vid en placering av nya spår genom kommunen.

I Lunds kommun är de rekreativa områden som förekommer i landskapet viktiga att bevara, allra helst om det gäller rekreativa områden som nyttjas av fler än en by eller stad. Ett sådant område är trädan mellan Lund och Stångby, där ett ridhus ska anläggas som kommer nyttja den kringliggande marken.

Armaturkurvan i Lund är en begränsande faktor i dagsläget. Armaturfabriken i sig är inte skyddad och även om ett intrång vill undvikas så anser kommunen att bostadsområdet österut är mer känsligt. Österut vill kommunen bevara den levande stadskulturen och bostadsområdena.

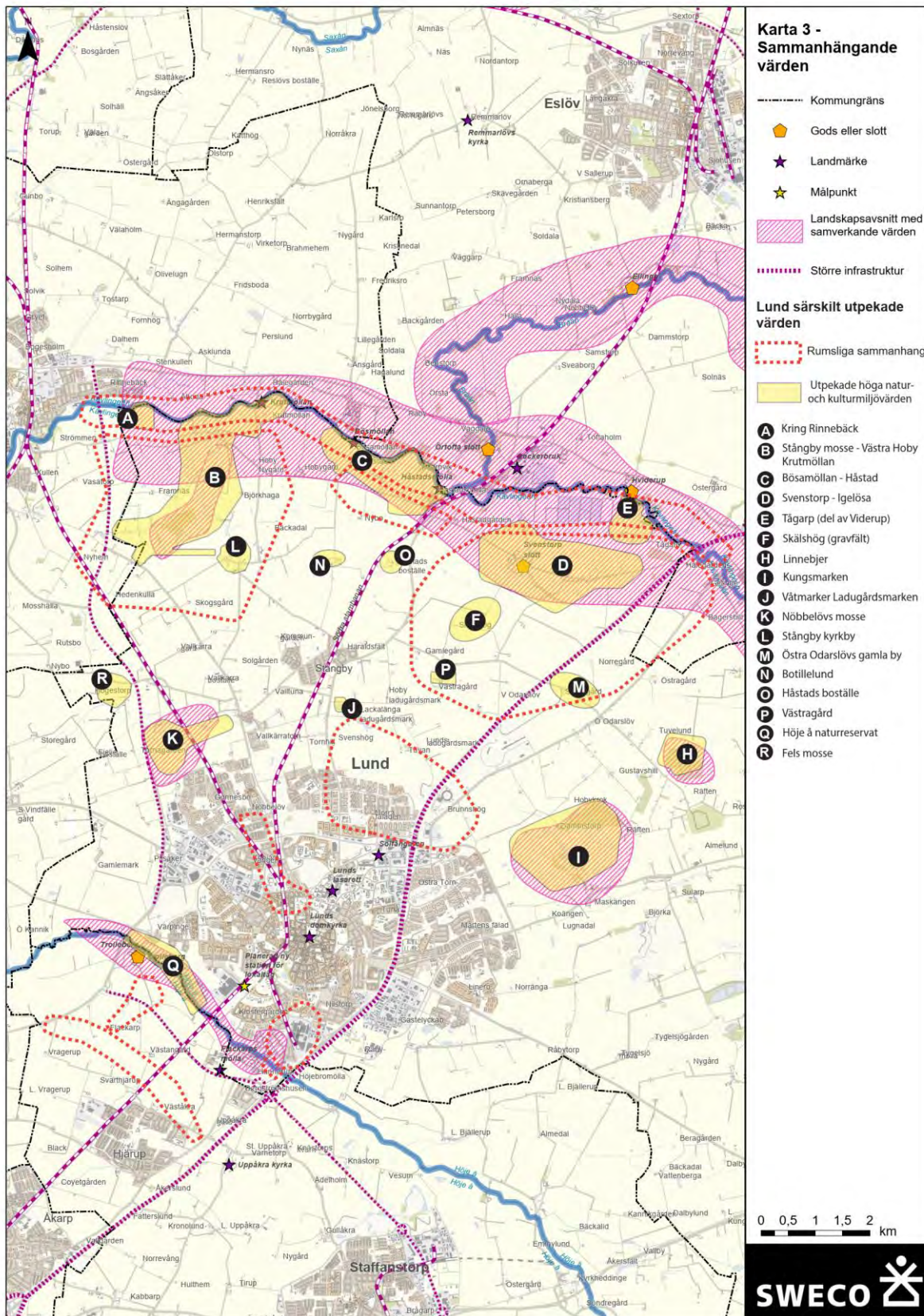
De stora volymerna gods, inklusive miljöfarligt gods, som transporteras på järnvägen innebär en påfrestning på en av Sveriges äldsta, medeltida stadskärnor och kräver särskilda insatser och anpassningar.

Kävlingeån hyser viktiga värden både ur natur- och kulturmiljösynpunkt som möllor och bebyggelse. Kommunen ser inget hinder med dessa värden utan det borde vara möjligt att hitta en bra korsningspunkt. Det kommer dock vara viktigt att arbeta med anpassningar och försiktighetsåtgärder.

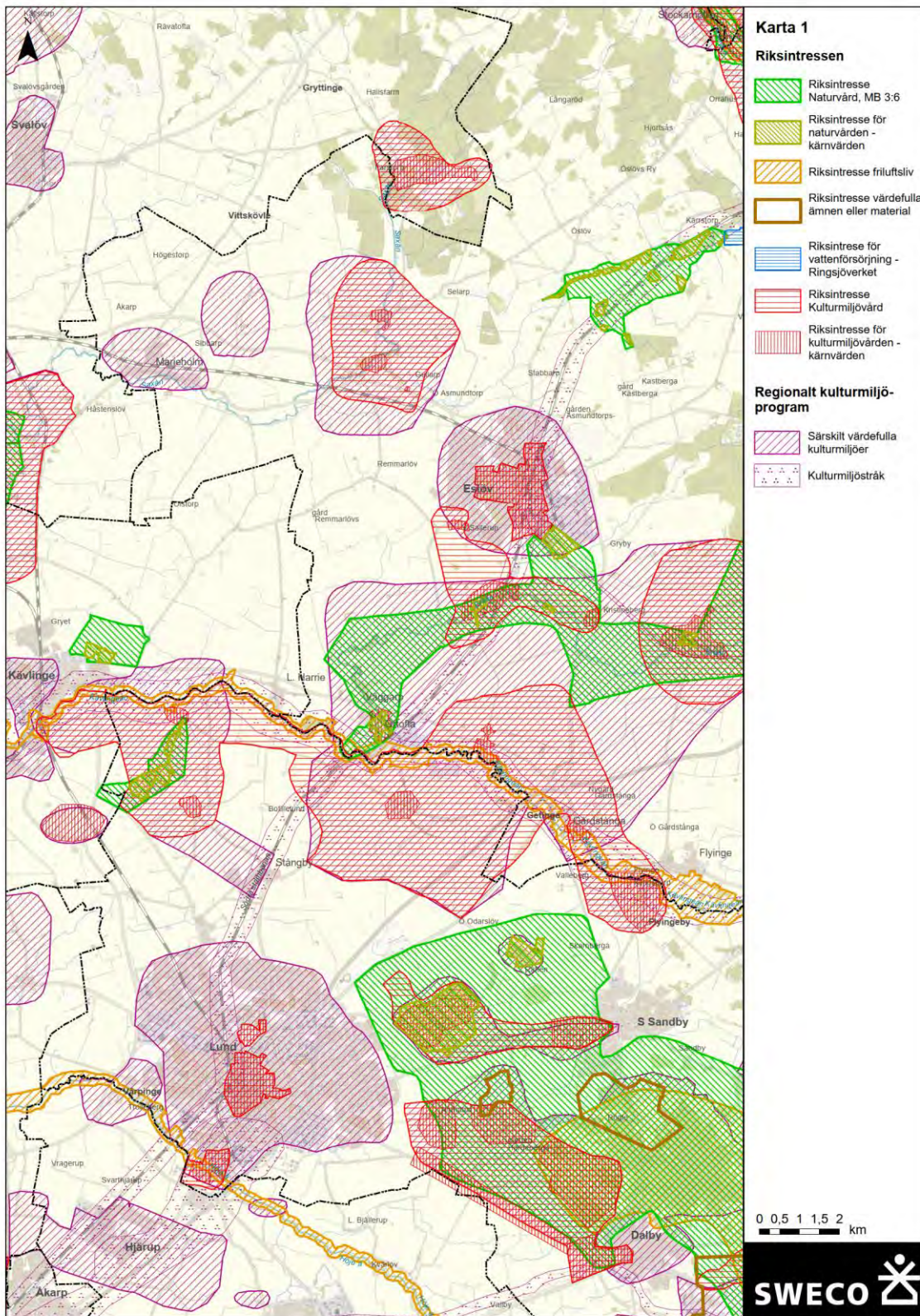
Samverkande värden samt de av kommunen särskilt utpekade värden framgår av Figur 20.

Riksintressen samt regionalt kulturmiljöprogram visas i Figur 21.

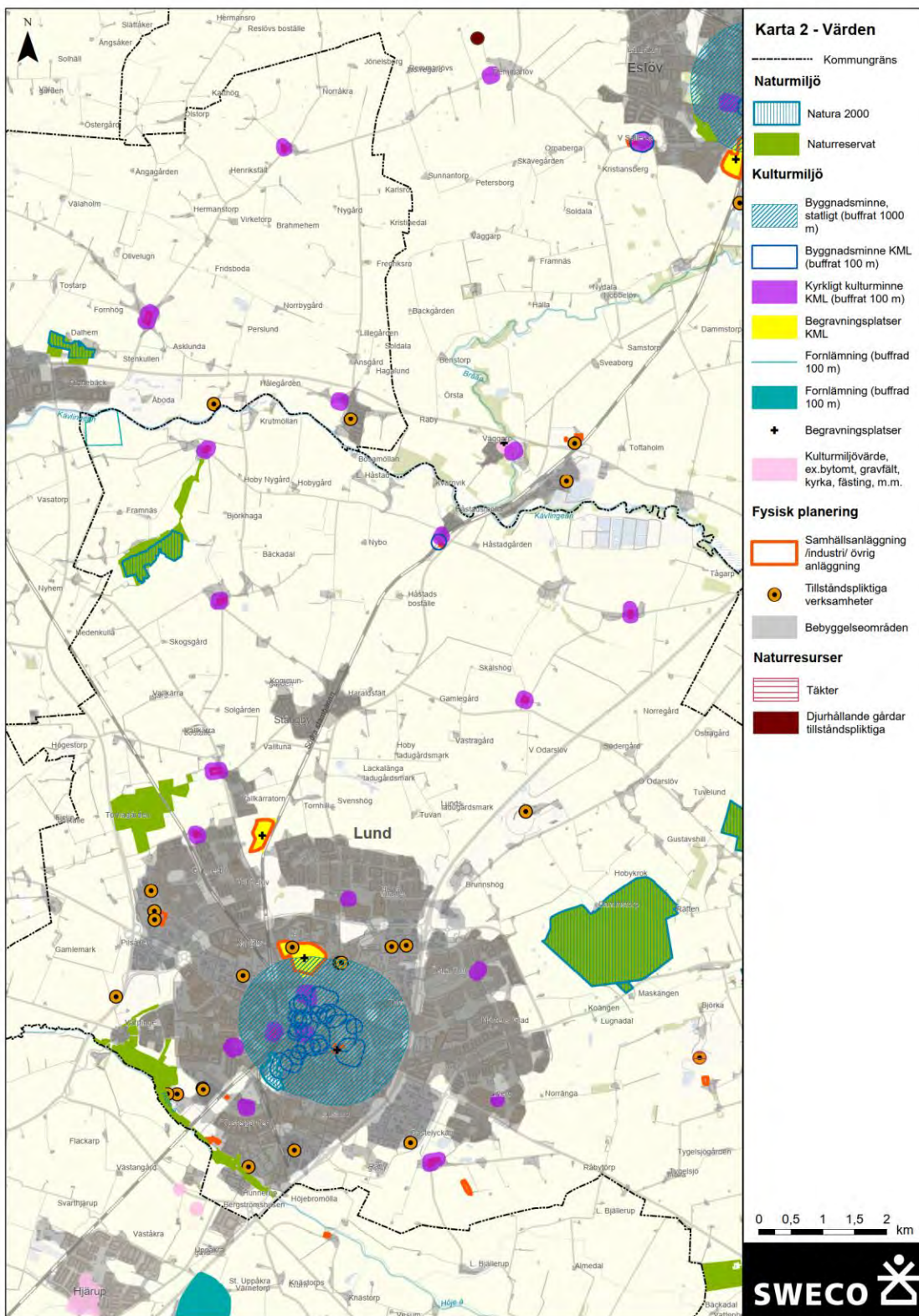
Enskilda värden av olika typ redovisas i Figur 22.



Figur 20. Samverkande samt särskilt utpekade värden i Lunds kommun.



Figur 21. Riksintressen och regionalt kulturmiljöprogram i Lunds kommun.



Figur 22. Enskilda värden i Lunds kommun.

Kritiska/känsliga platser måste studeras på detaljerad nivå

I detta avsnitt listas känsliga och kritiska platser där det är nödvändigt med detaljerade studier. Tillräckligt detaljerade studier på dessa platser lägger grunden för att kommunerna ska kunna förstå omgivningspåverkan från två nya spår och ta ställning till olika utbyggnads- och utformningsförslag.

Hässleholms centralstation samt Hässleholmsgården

Efter utbyggnad av två nya spår mellan Hässleholm och Lund kommer stationen i Hässleholm ha passerat sitt kapacitetstak och för att kunna ta emot tåg efter utbyggnad av Skånebanan både västerut och österut så behövs ett helhetsgrepp kring stationsområdet. Spårdragningen kopplat till dubbelspår på Skånebanan innebär att området kring Hässleholmsgården behöver detaljstuderas samt att en aktiv kommunikation om lämpliga lösningar för området förs med kommunen.

Sösdala samt Norra Mellby

Skulle järnvägen placeras öster om Sösdala mellan tätorten och väg 23 så behövs en studie för att belysa konsekvenserna för Norra Mellby samhälle och dess omland.

Tjörnarp

En principdiskussion behövs kopplat till påverkan på Natura 2000 vid ombyggnad/tillbyggnad med anledning av det föreslagna Natura 2000-området i Prästbonnaskogen väster om Tjörnarp, som ännu inte beslutats av regeringen. Trafikverket menade i Lokaliseringsutredningen att det inte skulle vara möjligt att gå väster om befintliga spår baserat på avståndet till det föreslagna Natura 2000-området. I samband med att en dragning av spår väster om befintliga utreds, behöver det även studeras hur påverkan på Natura 2000-området kan undvikas samt hur rekreationen väster om spåren kan säkerställas.

Topografi norr om Höör i förhållande till centralt genom orten.

Södra stambanan går som ett U ner till Höörs tätort i landskapet. Det ser på en 2D-karta attraktivt ut att dra två nya spår norr om tätorten och slippa den extra sträckan som detta "U" medför. Den topografiska kartan visar på att en dragning norr om samhället medför en hantering av stora höjdskillnader. Den befintliga Södra stambanan är dragen i landskapets lågpunkter där höjdskillnaderna är små. En studie som visar konsekvenserna av att gå väster/norr om Höör respektive centralt genom orten är viktig, studien bör visa både hanteringen av höjdskillnaderna och kostnadsskillnader. Studien norr om tätorten behöver även visa hur Södra stambanan korsas, hur "Verksamhetsområde Nord" berörs och eventuellt även korsning av väg 23.

Småskaligt mosaiklandskap väster om Höörs tätort

I det småskaliga mosaiklandskapet väster om Höörs tätort finns många överlappande värden både kopplat till naturmiljö, kulturmiljö och rekreation. Landskapet är känsligt för intrång och anläggningar av stor skala då landskapet både är böljande och mosaikartat. Fördjupade studier behöver visa möjligt höjdläge och hur nya järnvägsspår bör placeras i detta landskap samt hur hänsyn tas till områdets värden. I tidigare lokaliseringstudier visade studier och samrådssynpunkter att det finns behov av vidare utredningar av höjdläget i mosaiklandskapet kring Hallaröd. Liknande landskapsavsnitt finns även på andra platser väster om Höör, exempelvis kring Hanninge och Lillasäter/Björkåsen.

Stehag

Stehag är ett relativt litet samhälle där bostäder ligger nära spåren på båda sidor om Södra stambanan. Om de två nya spåren följer Södra stambanan genom samhället är det viktigt att minimera påverkan på befintlig bebyggelse. Passagen av Rönne å vid Sjöholmen kan vara problematisk. En studie som visar på möjliga lösningar på platsen är viktigt för förståelsen.

Eslöv C samt koppling Marieholmsbanan

För att utveckla trafiken till/från Helsingborg är det viktigt att en bra kopplingspunkt bibehålls mellan Södra stambanan och Marieholmsbanan. Detta innebär sannolikt behov av en utvecklad planskild korsning, vars omfattning och lokalisering beror av om de nya spåren byggs integrerat med befintliga spår eller i en separat sträckning.

Örtofta

Det finns behov av två studier i Örtofta:

1. Hur två nya spår kan placeras längs Södra stambanan genom Örtofta på ett sätt så det fungerar med verksamheter och boende på platsen samt påverkan på Bråån.
2. En studie som tar ett helhetsgrepp kring Örtofta både vad gäller verksamheter, infrastruktur och koppling mellan byar. Både för att möjliggöra tydligare kopplingar mellan byarna samt för att utveckla området vad gäller rekreation och planera utvecklingsområde för bostäder.

Spårsammanslagning norr om Stångby

Norr om Stångby är det troligt att det sker en spårsammanslagning och eventuellt att de nya spåren viker av från Södra stambanan. En detaljerad studie är viktig för att belysa hur denna sammanslagning kan komma att se ut och även hur en eventuell planskild järnvägspassage kommer te sig i landskapet.

Lund armaturkurvan

En knäckpunkt för två nya spår genom centrala Lund kommer vara hanteringen av armaturkurvan och armaturfabriken. Lunds kommun önskar tidig, tät och kontinuerlig dialog med Trafikverket för att få till en så pass bra lösning som möjligt gällande armaturkurvan.

Lund efterlyser även en detaljstudie av riskerna och åtgärder för riskhantering på platsen och hur bostäderna öster om järnvägen kan besparas från intrång men samtidigt värna om värdena kopplat till armaturfabriken och Klosterkyrkan.

Platser med kluster av infrastruktur

På flera platser längs sträckan kommer en ny järnväg korsa befintlig infrastruktur och då inte bara en järnväg eller väg utan både väg och järnväg eller till och med flera objekt. På dessa platser är det viktigt att planskilda passager planeras noga då de riskerar att bli stora och framträdande.

Landskapstyper: principer för utformning inom olika karaktärsområden

Det togs fram en integrerad landskapskaraktärsanalys (ILKA) inom Lokaliseringsutredningen. Då utredningsområdet var stort blev denna ILKA översiktlig och kommunerna upplever att den inte är helt rättvisande för hur de själva uppfattar landskapet inom sina respektive kommuner.

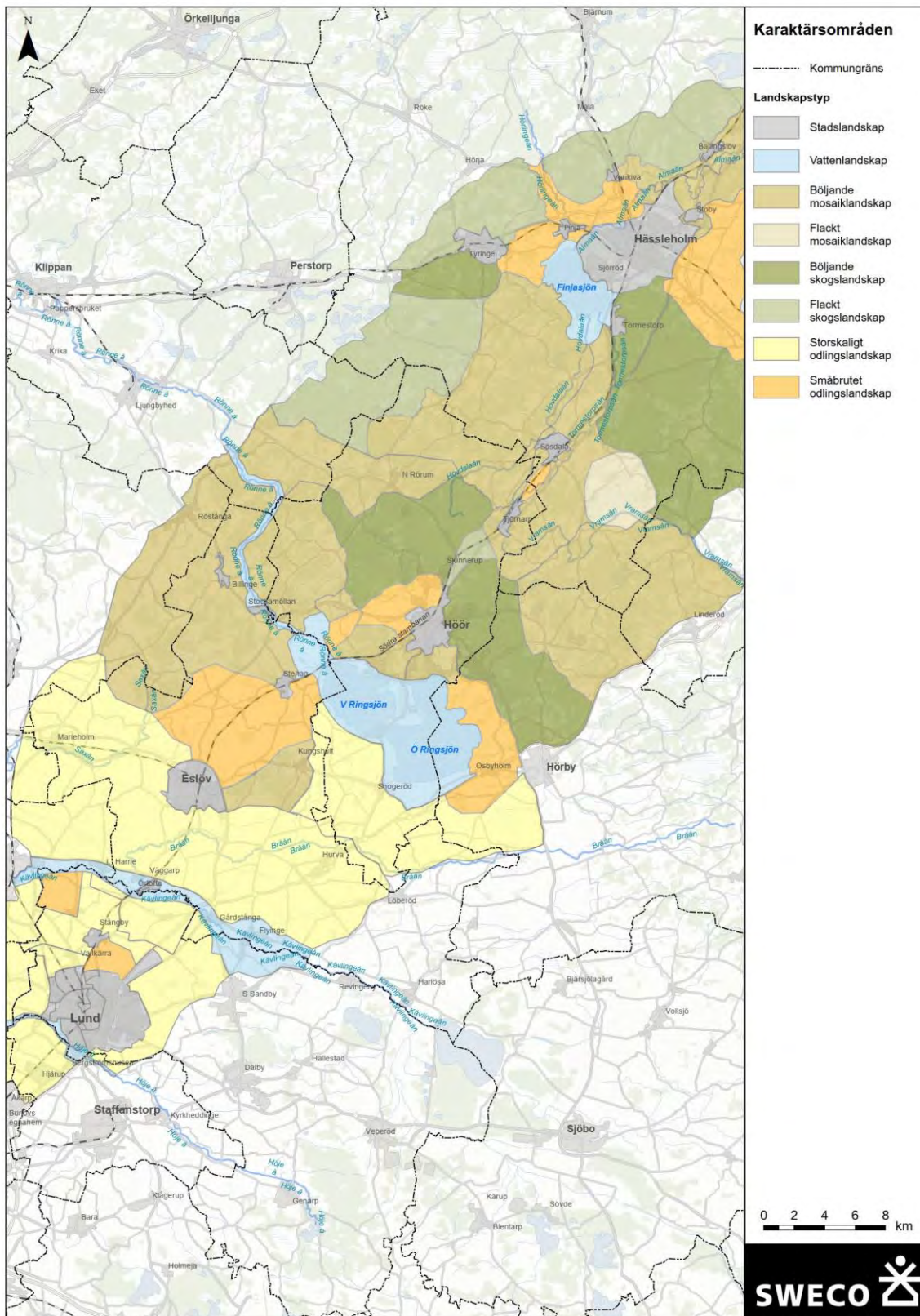
Inom ramen för acceptstudien har uppdelningen av landskapet i olika landskapstyper förfinats för respektive kommun. Lunds kommun genomförde detta arbete själva under tiden den tidigare lokaliseringsutredningen pågick. Lunds arbete har legat till grund och som inspiration för övriga kommuners fördjupade arbete. Fördjupningen har hanterat indelningen av landskapet i olika landskapstyper, identifiering av barriärer samt funderingar kring hur en järnväg bäst kan placeras i olika landskapstyper beroende på deras karaktär.

Kategoriseringen av landskapstyper från ILKAn har förfinats och resulterade i indelningen i följande landskapstyper, se övergripande karta i Figur 23.

- Stadslandskap
- Vattenlandskap
- Småbrutet odlingslandskap
- Storskaligt odlingslandskap
- Böljande mosaiklandskap
- Flackt mosaiklandskap
- Böljande skogslandskap
- Flackt skogslandskap

Detaljerade kartor för respektive kommun finns i slutet av denna fördjupningsdel.

Nedan beskrivs landskapstyperna tillsammans med principer för utformningen för respektive karaktär. Principerna har tagits fram i syfte att vara kommunövergripande med målet och resultatet att samtliga kommuner står bakom dem. Principerna för utformning ska ses som vägledande i det fortsatta arbetet med gestaltning av järnvägen.



Figur 23. Utredningsområdet i förfina landskapstyper. Se slutet av fördjupningsdelen för kommunvisa kartor.

Stadslandskapet karakteriseras av ett tätbebyggt område där både bostads- och industriområde innefattas. Landskapet har här en tydlig urban karaktär (Figur 24).



Figur 24. Stadslandskap med både bostads- och industriområden.

Principer för utformning i stadslandskap.

- En järnväg inom tätbebyggt område ska lokaliseras så att förutsättningar för goda stationsmiljöer och spårnära miljöer skapas. I stadslandskapet är ett attraktivt stationsområde viktigt för såväl boende som resenärer.
- Järnvägen ska så långt möjligt lokaliseras så att särskilt kulturintressanta byggnader samt unika stadsrum, platser och parker som karaktäriserar det tätbebyggda området undviks.
- Utformningen av en järnväg inom tätbebyggt område ska diskuteras med berörd kommun för att möjliggöra tillskapande av planskilda passager som orten har behov av samt möjliggöra annan utveckling kring järnvägen.

Vattenlandskap domineras av vattenytan och omgivande strandzoner, ofta med långa utblickar. Landskapstypen kan utgöras av både sjöar och större vattendrag (Figur 25, Figur 26).



Figur 25. Vattenlandskap.

Principer för utformning i vattenlandskap:

- Järnvägsanläggningen ska lokaliseras och anpassas med hänsyn till vattenområdenas större sammanhang. Buller transporteras längs vatten vilket måste beaktas vid beslut om bullerskyddsåtgärder.
- Järnvägsanläggningen ska så långt möjligt bevara och utveckla kopplingar och utblickar i landskapet till angränsande områden och kulturhistoriska miljöer.
- Vattenlandskapet är starkt förknippat med rekreation i Skåne och passagemöjligheter är av stor vikt för att möjliggöra fortsatt rekreation och även utveckla dessa värden. Det krävs längre broar över större vattendrag, där rörelse av människor och djur kan ske under bron. Bron bör få en smäcker utformning för att inte bli dominerande i denna landskapstyp.



Figur 26. Miljöer i vattenlandskap.

Storskaligt odlingslandskap definieras av öppna, mer eller mindre flacka landskap, med långa utblickar över landskapet (Figur 27, Figur 28).



Figur 27. Storskaligt odlingslandskap.

Principer för utformning i storskaligt odlingslandskap:

- Där det är möjligt bör järnvägen samlokaliseras med befintliga strukturer för att undvika fragmentering av det bördiga odlingslandskapet samt för att undvika att landskapet delas upp i den grad att storskaligheten försvinner och landskapstypen ändras.
- Järnvägen ska placeras i landskapet på ett sätt som å ena sidan undviker skuggning av odlingsmarken men å andra sidan medger passagemöjligheter där sådana behövs. Läggs järnvägen på bro bör brospann anpassas till jordbruksmaskinernas bredd, när dessa är utfällda. Behov och placering av passager bör samrådats med berörda lantbrukare.
- Järnvägen bör utformas så de långa utblickarna bibehålls.
- Längs järnvägen ska rörelsestråk för både gång- och cykeltrafik anläggas (nyttja servicevägar), liksom gröna korridorer längs järnvägen.



Figur 28. Miljöer i storskaligt odlingslandskap.

Småbrutet odlingslandskap består av öppna, mer eller mindre flacka landskap, med långa utblickar över landskapet. Brukningsenheterna är mindre och avdelas av vägar, alléer, stenmurar och vegetationsridåer (Figur 29, Figur 30).



Figur 29. Småbrutet odlingslandskap.

Principer för utformning i småbrutet odlingslandskap:

- Järnvägen bör placeras med fokus på passagemöjligheter för lantbrukare och boende. Eftersom brukningsenheterna är mindre finns större behov av täta passagemöjligheter än i det storskaliga odlingslandskapet.
- I denna landskapstyp kan järnvägen med fördel placeras upphöjt med många passagemöjligheter.
- Järnvägens höjdläge är mindre känsligt i denna landskapstyp.



Figur 30. Miljöer i småbrutet odlingslandskap.

Det **böjljande mosaiklandskapet** har en stor topografisk variation. Det är omväxlande öppna odlings- och betesmarker respektive skog, sikten begränsas av åkerholmar, skogsridåer, utspridd bebyggelse liksom av höjdskillnaderna (Figur 31, Figur 32).



Figur 31. Böjljande mosaiklandskap.

Principer för utformning i böjljande mosaiklandskap:

- Järnvägen bör placeras så den följer vegetationsstrukturer och höjdryggar för att passa in i landskapet så väl som möjligt.
- Järnvägen bör utformas med en nätt konstruktion för att minska skalbrott mellan ett småbrutet mosaiklandskap och en storskalig järnvägsanläggning. Brolösningar bör väljas före höga bankar.
- I mosaiklandskapet bor många människor och variationen i landskapet innebär ofta mycket rörelse både av friluftsliv, jordbruk och på grund av sociala samband. Järnvägen bör därav anläggas med många passagemöjligheter. I rekreationsmiljöer kan det vara en fördel med höga broar, över ögonhöjd, för att järnvägen inte ska störa utblickar. Bullerskyddsåtgärder bör analyseras i rekreationsmiljöer.



Figur 32. Miljöer i böjljande mosaiklandskap.

Flackt mosaiklandskap är flackt men har stor omväxling mellan öppna odlings- och betesmarker respektive skog, sikten begränsas av åkerholmar, skogsidåer och utspridd bebyggelse (Figur 33, Figur 34).



Figur 33. Flackt mosaiklandskap.

Principer för utformning i flackt mosaiklandskap:

- Järnvägen bör utformas så den följer vegetationsstrukturer samt planteringar för att passa in i landskapet så väl som möjligt. Järnvägen bör utformas med en nätt konstruktion för att minska skalbrott mellan ett småbrutet mosaiklandskap och en storskalig järnvägsanläggning.
- I mosaiklandskapet bor många människor och variationen i landskapet innebär ofta mycket rörelse både av friluftsliv, jordbruk och på grund av sociala samband. Järnvägen bör därav anläggas med många passagemöjligheter. Bullerskyddsåtgärder bör analyseras i rekreativmiljöer.



Figur 34. Miljöer i flackt mosaiklandskap.

Böljande skogslandskap är områden med stora topografiska skillnader som domineras av skog. Öppna ängs- och hagmarker är få i skogslandskapen och sikten begränsad (Figur 35).



Figur 35. Böljande skogslandskap.

Principer för utformning i böljande skogslandskap:

- I skogslandskapet döljs järnvägen tydligare i vegetationen vilket gör att konstruktionen är mindre framträdande och landskapstypen bedöms mindre känslig för en järnväg. Det bör dock finnas en medvetenhet kring ökad visuell påverkan av järnvägen efter avverkning.
- Järnvägen bör där det är möjligt samlokaliseras med befintlig infrastruktur för att undvika intrång samt tillskapande av små enheter som inte kan brukas på ett ekonomiskt sätt med maskiner.
- Vid utformning av järnvägen bör hänsyn tas till lövskog både för att naturmiljövärden här är högre och för att järnvägen framträder tydligare i landskapet efter lövfällning.

Flackt skogslandskap är ett landskap som domineras av skog. De öppna ängs- och hagmarkerna är få och sikten är begränsad (Figur 36).

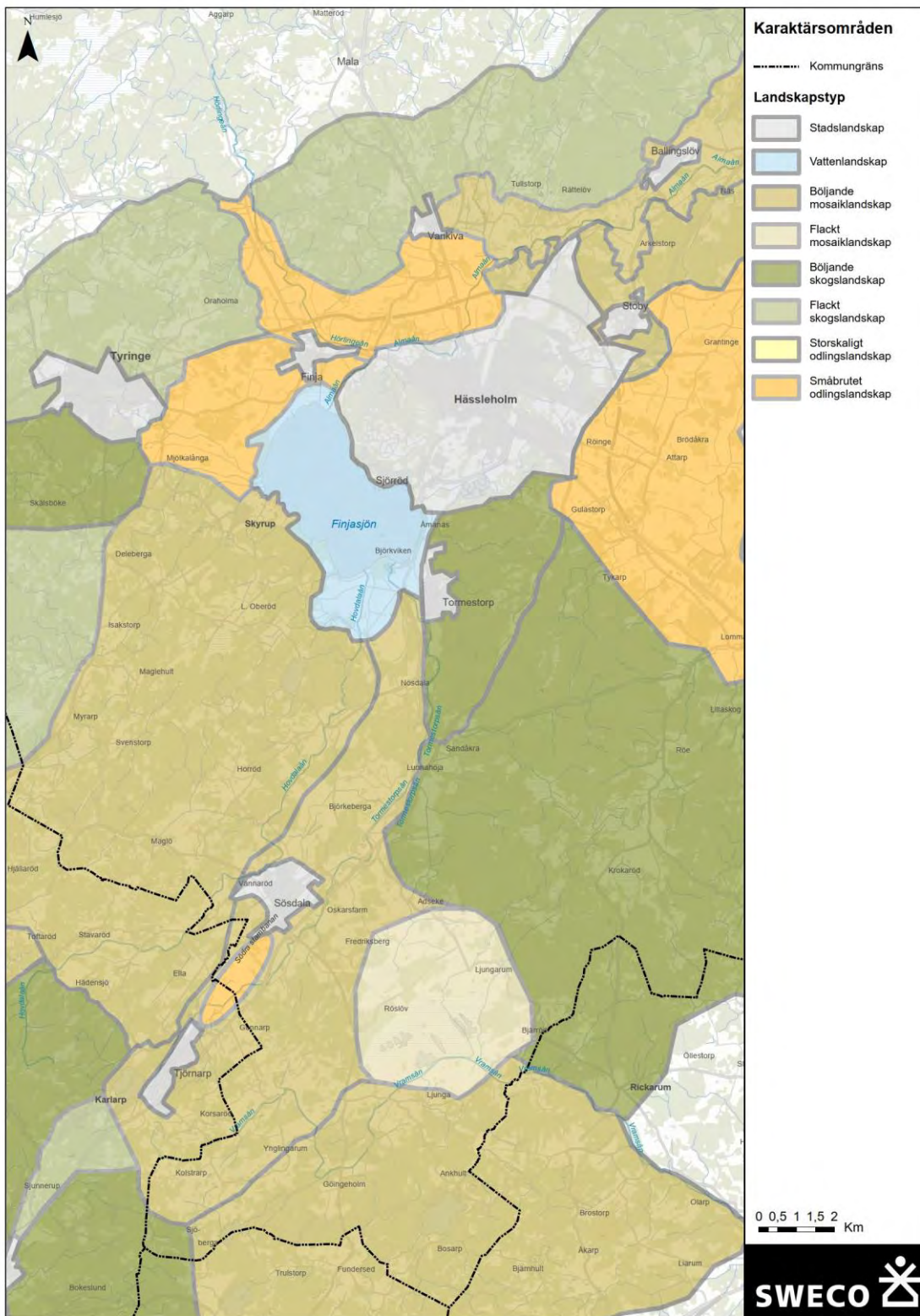
Principer för utformning:

- I skogslandskapet döljs järnvägen tydligare i vegetationen vilket gör att konstruktionen är mindre framträdande och landskapstypen bedöms mindre känslig för en järnväg. Det bör dock finnas en medvetenhet kring ökad visuell påverkan av järnvägen efter avverkning.
- Järnvägen bör där det är möjligt samlokaliseras med befintlig infrastruktur för att undvika intrång samt tillskapande av små enheter som inte kan brukas på ett ekonomiskt sätt med maskiner.
- Vid utformning av järnvägen bör hänsyn ta till lövskog både då naturmiljövärden här är högre och även efter lövfällning då järnvägen framträder tydligare i landskapet.

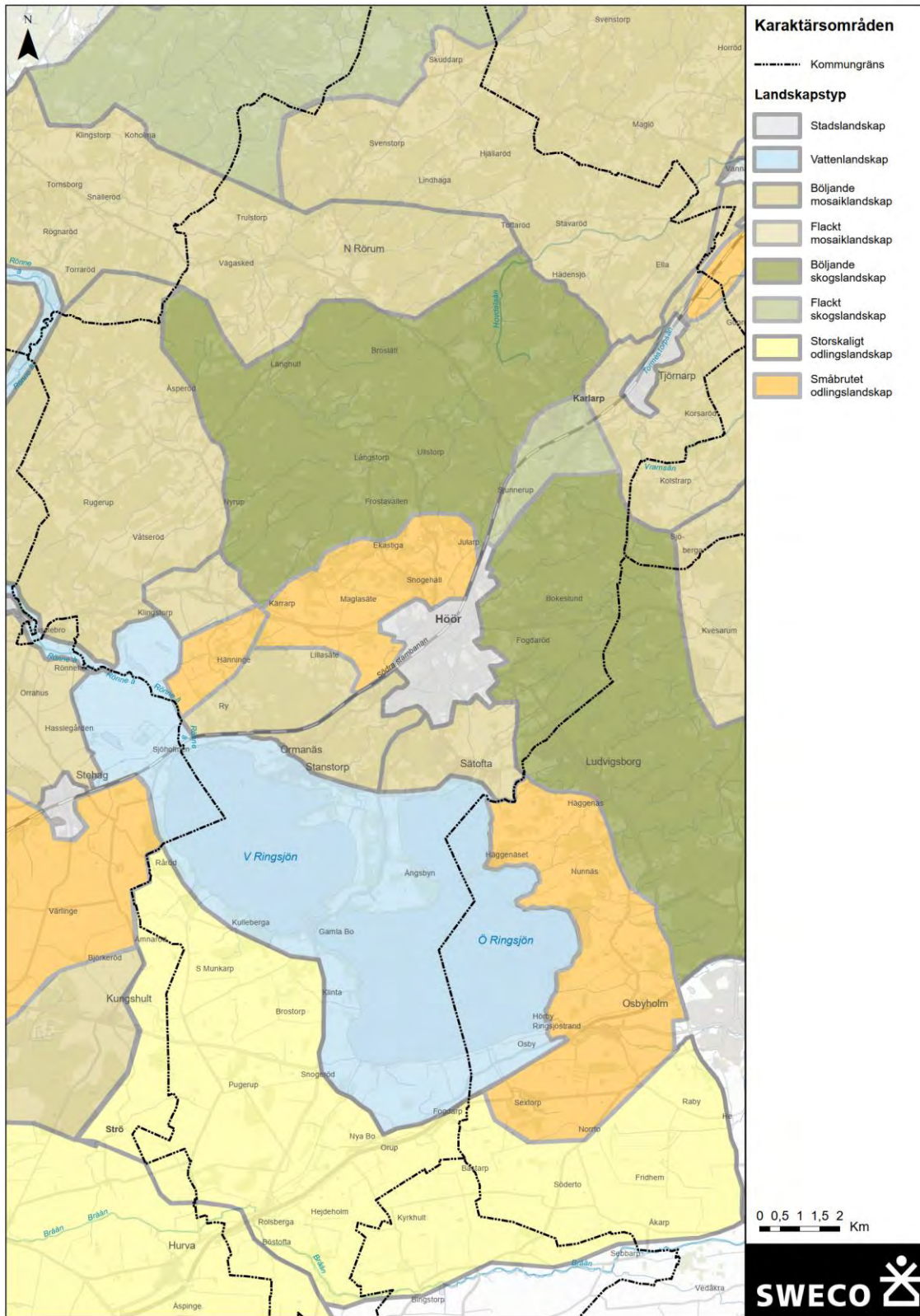


Figur 36. Flackt skogslandskap.

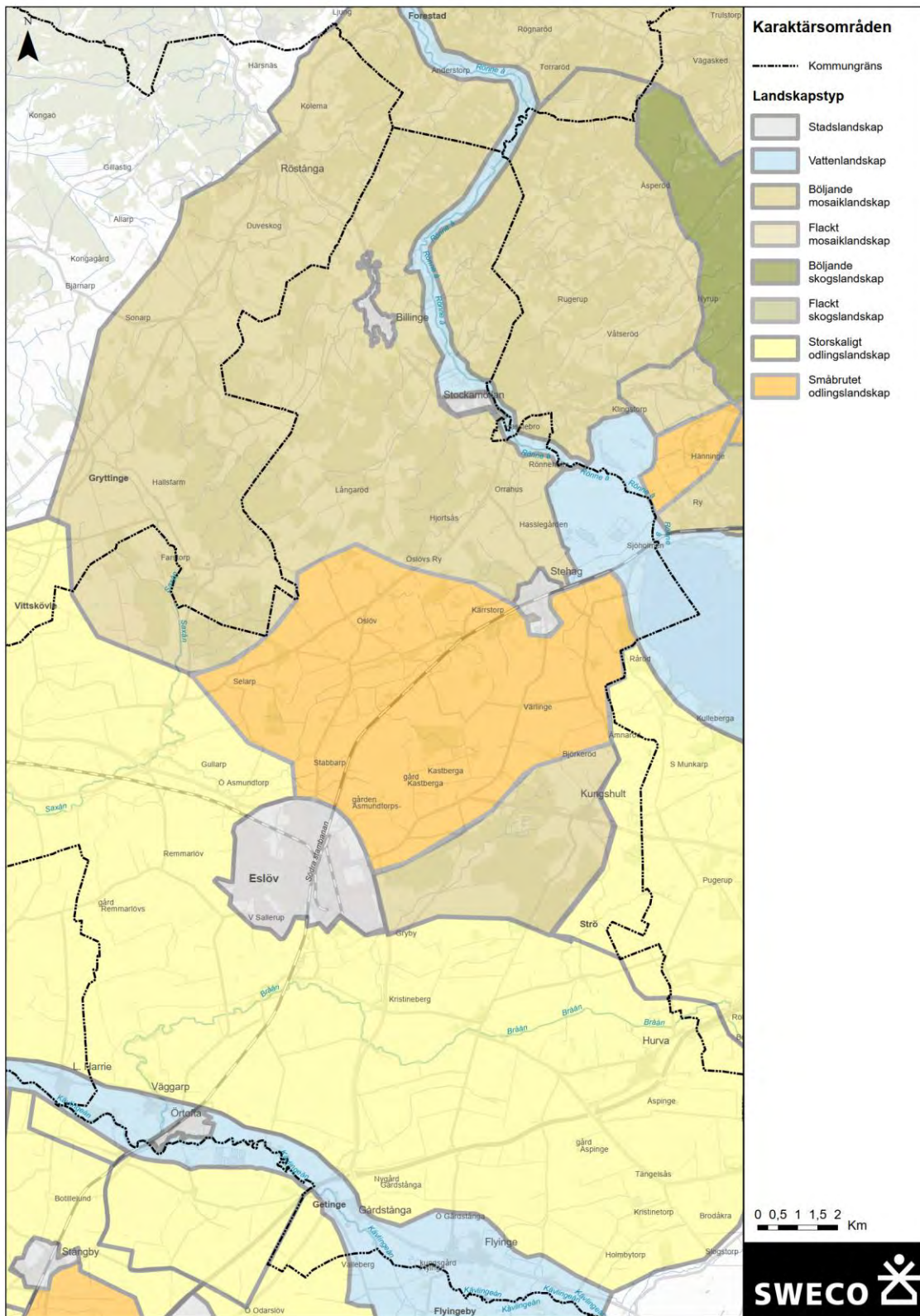
I Figur 37 - Figur 40 visas landskapstyper för respektive kommun.



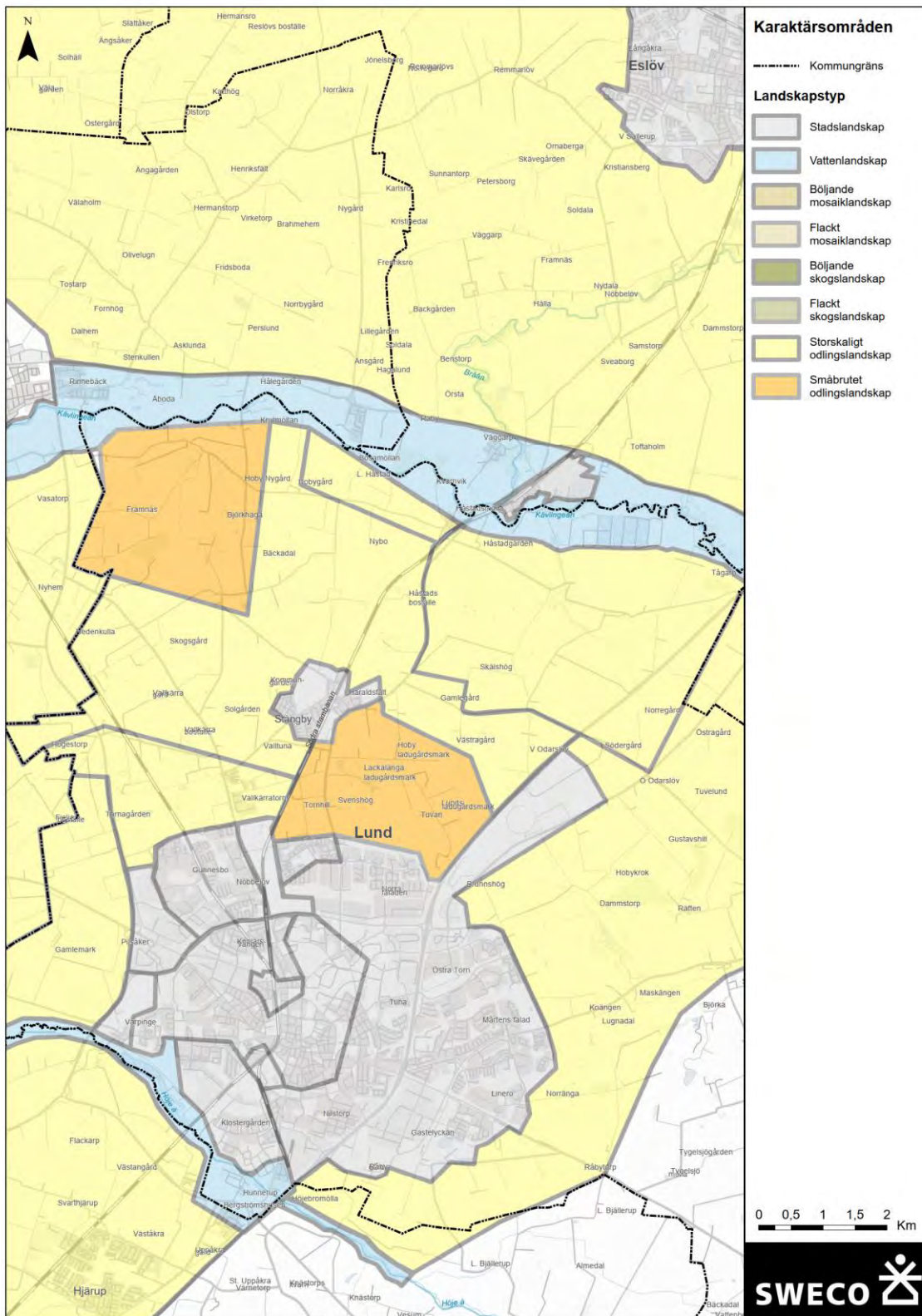
Figur 37. Landskapstyper i Hässleholms kommun.



Figur 38. Landskapstyper i Hörs kommun.



Figur 39. Landskapstyper i Eslövs kommun.



Figur 40. Landskapstyper i Lunds kommun.

Sweco Sverige AB 556767-9849
Uppdrag Två nya spår Hässleholm-Lund. Acceptstudie
Kund Region Skåne
Upprättad av Henrik Andersson, Patrik Wilén, Sandra Mols, Mattias Schiöth, Jessica Böttcher,
Marika Karras, Mats Fredriksson, Bojana Vasic, Anders Lövquist, Emma Flokén,
Mikael Bäckman, Johan Emanuelsson
Datum 2024-06-19