

Samrådshandling

Hässleholm-Lund, två nya spår

Förutsättningar och kvarvarande utredningsyta för lokaliseringsutredning

Innehåll

- [Introduktion till samrådet](#)
- [Lund - Hässleholm, två nya spår](#)
- [Lokaliseringsutredningen](#)
- [Resultat skede 1: Möjlig yta för lokalisering av två nya spår](#)
- [Förutsättningar](#)
- [Utredningsprocessen](#)
- [Kommande arbete](#)

Introduktion till samrådet

Hässleholm-Lund, två nya spår

Trafikverket har Regeringens uppdrag att planera för två nya järnvägsspår mellan Hässleholm och Lund. Tillsammans med dagens järnväg ska de nya spåren ge bättre kapacitet och en mer robust järnväg för både person- och godstrafik.

Planerad utbyggnad är en del av program Hässleholm-Lund. Sträckan är uppdelad i två projekt. Det samråd som genomförs nu gäller sträckan mellan Stångby och Hässleholm.



Varför behövs två nya spår?

Järnvägen genom Skåne är hårt belastad och på flera sträckor finns liten möjlighet att öka trafiken. Två nya spår ska ge plats för fler tåg, minska känsligheten för störningar och skapa bättre förutsättningar för arbetspendling, godstransporter och regional utveckling.

Trafikverkets kapacitetsutredning från 2023 pekade ut Hässleholm-Lund som den högst prioriterade järnvägsåtgärden för att möta kapacitetsbehoven i Skåne. Satsningen ligger också högt på agendan i Regeringens nationella plan för transportinfrastrukturen i Sverige.



Var befinner vi oss i processen?

Projektet startade 2024 och under 2025 genomfördes ett tidigt samråd där ett större utredningsområde presenterades. Just nu genomför Trafikverket en lokaliseringsutredning. Det innebär att vi utreder var det kan vara möjligt och lämpligt att bygga de två nya spåren.

Inom utredningen har inventeringar och analyser av bland annat miljö, samhälle, teknik och andra förutsättningar utförts. Med denna kunskap som grund har delar av utredningsområdet kunnat väljas bort. Trafikverket har arbetat i nära samarbete med bland annat Region Skåne och de kommuner som är berörda.



Nu är det dags för samråd

Mellan **14 oktober och 1 december 2026** genomför Trafikverket samråd inom lokaliseringsutredningen.

Vi presenterar resultatet av arbetet hittills och vill få in synpunkter och lokal kunskap som kan komplettera vårt underlag.

Man kan både ta del av vårt material via Trafikverkets webbplats eller vid de öppna hus som anordnas under perioden på olika orter längs utredningsområdet. Vid dessa tillfällen kommer olika experter att vara på plats och kunna svara på dina frågor kring vårt arbete.

Samrådet är en del av arbetet med att stegvis komma närmare möjliga lokaliseringar för de två nya spåren.

Vad innebär ett samråd?

Samråd innebär att Trafikverket för dialog med bland annat allmänhet, fastighetsägare, organisationer, kommuner och andra myndigheter. Syftet är att få in kunskap och synpunkter som kan vara viktiga för den fortsatta planeringen.

Det som kommer fram under samrådet sammanställs och blir en del av underlaget för det fortsatta utredningsarbetet.

Vad samråder vi om den här gången?

Det här samrådet handlar om **resultatet av arbetet hittills i lokaliseringsutredningen.**

Genom inventeringar och analyser har Trafikverket kunnat avgränsa det tidigare utredningsområdet.

Vi redovisar därför:

- **vilka områden som behöver studeras vidare**
- **vilka områden som inte längre utreds**
- **vilka förutsättningar och värden som ligger bakom avgränsningen**

Det finns ännu inga färdiga järnvägskorridorer eller exakta sträckningar utan dessa kommer att redovisas längre fram i processen.



Så här lämnar du synpunkter



Digitalt

Gå in på projektets hemsida:

www.trafikverket.se/hassleholm-lund-samrad

Välj: Lämna synpunkt



Fysiskt brev

Trafikverket

Ärendemottagning, Investering

Box 810

781 28 BORLÄNGE



E-post

trafikverket@trafikverket.se

Ange alltid ärendenummer

TRV 2025/135512

Vad händer efter samrådet?

Synpunkter och kompletterande uppgifter som kommer in under samrådet tas med i det fortsatta arbetet. De sammanställs i en **samrådsredogörelse**, där Trafikverket också beskriver hur synpunkterna har hanterats. Samrådsredogörelsen kommer att finnas tillgänglig på vår hemsida.

Efter samrådet fortsätter arbetet med att minska den kvarvarande utredningsytan ytterligare och ta fram möjliga lokaliseringsalternativ för de två nya spåren. Dessa ska sedan studeras och jämföras utifrån bland annat miljö, samhälle, funktion, byggbarhet och ekonomi. Nästa samråd planeras till 2027. Därefter fortsätter arbetet med lokaliseringsutredning som beräknas vara klar 2029. Efter det tar en beslutsprocess vid där ytterst Regeringen tar beslut, en så kallad tillåtlighetsprövning. Projektering och förberedelser för byggstart beräknas kunna ske tidigast 2034. Trafikstart för de nya spåren är i nuläget svårbedömd.

Lund - Hässleholm, två nya spår

Innehåll

- Introduktion till samrådet
- Lund - Hässleholm, två nya spår
- Lokaliseringsutredningen
- Resultat skede 1: Möjlig yta för lokalisering av två nya spår
- Förutsättningar
- Utredningsprocessen
- Kommande arbete

Hässleholm-Lund, två nya spår

Järnvägsnätet i södra Sverige har på flera platser för låg kapacitet för att kunna ta hand om dagens och framtidens tågtrafik på ett effektivt sätt. Trafikverket har därför under en längre tid utrett möjligheterna till en utbyggnad av järnvägen mellan Hässleholm och Lund. Arbetet med nya stambanor påbörjades 2019 men avbröts 2022 av regeringen, eftersom förslaget till utbyggnad bedömdes vara för kostsamt i förhållande till samhällsnyttan.

Trafikverket fick i oktober 2023 i uppdrag av regeringen att påbörja planeringen för två nya järnvägsspår mellan Hässleholm och Lund. Syftet är att öka kapaciteten i ett av Sveriges mest trafikerade järnvägsstråk. En kapacitetsutredning har genomförts och utredningen visade att den högst prioriterade åtgärden för att möta de identifierade kapacitetsbehoven är att bygga två nya spår mellan Hässleholm och Lund. De nya spåren ska förbättra möjligheterna för arbetspendling och regional utveckling, samtidigt som framkomligheten för godstrafiken stärks.

Projektets **ändamål** är att förbättra för arbetspendling och godstransporter genom att bygga ut stråket Hässleholm-Lund med två nya järnvägsspår för ökad kapacitet och robusthet. Ändamålet med järnvägen ska uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.

Mer att läsa om bakgrunden till projektet finns på [projektets hemsida](#)



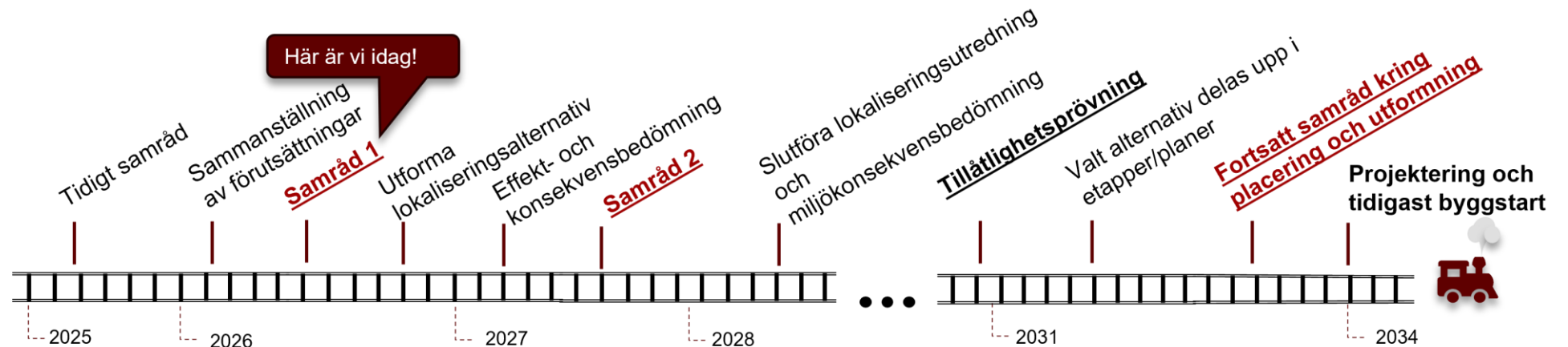
Projektets tidplan

Trafikverket påbörjade projektet under år 2024. Ett samråd genomfördes under hösten 2025 och länsstyrelsen tog i mars 2026 beslut om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. I slutet av 2025 påbörjades en lokaliseringsutredning.

Vi befinner oss nu i Samråd 1, vilket är ett tidigt skede i lokaliseringsutredningen. Här redovisar Trafikverket de förutsättningar som tagits fram samt vilka geografiska områden som redan nu valts bort. Efter Samråd 1 fortsätter arbetet med att analysera förutsättningarna, identifiera tänkbara lokaliseringsalternativ och bedöma dess konsekvenser. Innehållet i lokaliseringsutredningen kommer sedan att samrådats vid ytterligare ett tillfälle under 2027 (samråd 2).

Lokaliseringsutredningen beräknas i nuläget vara klar år 2029. Därefter sker rangordning och det valda alternativet tillåtlighetsprövas av regeringen, troligtvis under 2031. Efter det fortsätter arbetet med järnvägsplan för vald lokalisering.

Projektering och förberedelser för byggstart beräknas kunna ske tidigast 2034. Trafikstart är i nuläget svårbedömd då den beror på vald lokalisering, etappindelning av projektet samt byggmetoder.



Varför behövs två nya spår?

Tidigare utredning har pekat ut Hässleholm-Lund som den högst prioriterade järnvägsåtgärden för att möta kommande behov av transporter i Skåne. Järnvägsnätet i södra Sverige i allmänhet och Skåne i synnerhet är hårt belastat och har på flera platser för låg kapacitet för att kunna ta hand om dagens tågtrafik på ett effektivt sätt, än mindre en framtida ökad tågtrafik. Detta innebär bland annat att:

- i princip all tillgänglig kapacitet redan utnyttjas och någon ytterligare tågtrafik är svår att tillföra.
- det är svårt att få tillräckligt med tid på spåren för underhållsarbete.
- järnvägen är känslig för trafikstörningar eftersom den höga belastningen innebär att det finns små marginaler i trafiken. En försening kan därför snabbt påverka flera efterföljande tåg.

Två nya spår mellan Hässleholm och Lund ökar kapaciteten i ett av Sveriges och Skånes viktigaste järnvägsstråk och skapar bättre förutsättningar för både person- och godstrafik. Med fler spår minskar trängsel på spåren vilket leder till förbättrad punktlighet. Systemet blir också mer robust, eftersom störningar och underhållsinsatser får mindre påverkan när trafiken kan fördelas på fler spår. Effekterna gynnar inte bara tågtrafiken i Skåne utan hela södra Sverige får nytta av två nya spår.

Den ökade kapaciteten medför att tåg kan köras snabbare och att fler tåg kan trafikera järnvägen. Det leder till att tillgängligheten i samhället förbättras och att städer och tätorter knyts tätare samman. Investeringar i viktiga järnvägsstråk leder till en ekonomisk tillväxt genom lägre transportkostnader och kortare transporttider vilket i sin tur ger bättre förutsättningar för företag att växa och öka sin konkurrenskraft.

Lokalt i Skåne bidrar järnvägen till möjligheten att bo, jobba, studera och ta del av kulturutbudet i olika orter. När fler människor kan bo i mindre orter och pendla ökar möjligheterna för de mindre orterna att behålla service, så som skolor och affärer.

Två nya spår bidrar till att stärka tillgängligheten och binda samman Skåne. Projektet bidrar positivt till Region Skånes regionala utvecklingsstrategi och till målen i Region Skånes transportstrategi.

Två nya spår ger nytta för ...

Resenärer



För resenärerna innebär två nya spår att det blir enklare att göra både långa nationella resor och korta regionala resor med tåg. Restiderna med tåg minskar och fler tåg kan trafikera Södra stambanan, till exempel skapas möjlighet att köra snabba regionaltåg mellan Hässleholm och Lund.

Den ökade kapaciteten gör att trafikstörningar minskar, tågtrafiken blir mer pålitlig och restiderna mer stabila.

Fler spår ökar möjligheten att hantera ökad efterfrågan på internationella resor när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar, vilket medför att restiden till och från kontinenten minskar.

Näringslivet



Ökad kapacitet för godstrafiken kommer stärka näringslivets transporter. Järnvägen blir mer robust och redundansen ökar, vilket gör godstransporter via järnväg mer pålitliga och attraktiva

Ökad kapacitet ökar även möjligheten att köra mer gods på järnväg och hantera ökad efterfrågan på internationella transporter när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

Fler spår vidgar arbetsmarknaden och underlättar rekrytering, vilket i sin tur skapar möjligheter för företagsutveckling och fler etableringar i Skåne.

Järnvägstrafiken



När trafiken kan fördelas över fler spår avlastas den hårt belastade järnvägen, vilket gör systemet mer robust och minskar påverkan från störningar och underhållsåtgärder.

Kapaciteten för tågtrafik i södra Sverige samt till och från kontinenten ökar.

Miljön



Förbättrad tågtrafik gynnar hållbart resande. Två nya spår möjliggör att fler resor och godstransporter kan flyttas från väg till järnväg, vilket bidrar till minskade koldioxidutsläpp.

Jämfört med andra trafikslag har tågtrafiken mycket hög energieffektivitet och låg miljöpåverkan.

Med två nya spår mellan Hässleholm och Lund bygger vi för framtidens behov av infrastruktur!

Projektets miljöpåverkan

Många olika lagar och regler aktualiseras vid planering och byggande av järnväg. Två av de mest centrala för miljön och landskapet är miljöbalken och kulturmiljölagen.

Även i lagen om byggande av järnväg regleras hänsyn till miljön med hänvisningar till miljölagstiftningen. Bland annat står det att när en järnvägsplan tas fram ska länsstyrelsen besluta om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Våren 2026 togs beslutet av länsstyrelsen att utbyggnaden av två nya spår mellan Hässleholm och Lund kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet grundar sig i den påverkan järnvägen kan medföra på människors hälsa och miljön.

Trafikverket arbetar aktivt med att placera och utforma de nya spåren så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad (1 kap. 4§ Lag om byggande av järnväg). Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

I arbetet med projektet tillämpas försiktighetsprincipen som beskrivs i miljöbalken och skadelindringshierarkin. En bedömning av miljöpåverkan för de lokaliseringalternativ som tas fram presenteras i samråd 2, samt i den lokaliseringsutredningsrapport med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning som tas fram inom lokaliseringsutredningen.



De betydande miljöeffekter som åtgärden kan antas medföra

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

Tänkbara miljöeffekter och påverkan från byggandet av de nya spåren är bland annat barriäreffekter, påverkan på landskapsbild, buller och vibrationer, fysiskt intrång i natur- och kulturmiljöer, odlingsmark och bebyggelse samt infrastruktur. Vattenmiljöer kan påverkas både av ny järnväg och av tillhörande infrastruktur. Ytvattenmiljöer kan påverkas vid passager över eller nära vattendrag, medan grundvattenförhållanden kan påverkas där järnväg eller korsande infrastruktur förläggs under mark. På en övergripande nivå riskerar landskapet att fragmenteras och viktiga ekologiska funktioner i landskapet kan komma att påverkas.

Miljöeffekterna och påverkan på andra allmänna samt enskilda intressen ser olika ut beroende på var i landskapet de nya spåren förläggs. I det pågående arbetet har många stora negativa miljöeffekter redan minimerats genom att skyddade miljöer och andra områden med höga värden avgränsats bort från utredningsområdet. Hur detta har gått till beskrivs längre fram i rapporten.



Lokaliseringsutredningen

Innehåll

- Introduktion till samrådet
- Lund - Hässleholm, två nya spår
- Lokaliseringsutredningen
- Resultat skede 1: Möjlig yta för lokalisering av två nya spår
- Förutsättningar
- Utredningsprocessen
- Kommande arbete

Metod för lokaliseringsutredningen

Syftet med lokaliseringsutredningen är att identifiera och presentera lokaliseringsalternativ som tillgodoser järnvägens ändamål och som framstår som rimliga att genomföra vid en samlad bedömning.

Arbetet med lokaliseringsutredningen är uppdelad i tre skeden

Skede 1 Förutsättningar och bortval: I det första skedet har relevanta förutsättningar samlats in och analyserats. Utifrån detta underlag har en strukturerad analys av utredningsområdet gjorts och områden med högt skyddsvärde har avgränsats bort från utredningsområdet. Inom skede 1 genomförs samråd 1 vars syfte är att presentera förutsättningar och bortvalda områden samt komplettera med samrådsparternas kunskap om utredningsområdet.

Skede 2 Lokalisering, effekter och samlad bedömning: I det andra skedet skapas och utvecklas ett antal lokaliseringsalternativ inom utredningsområdet, i form av sammanhängande järnvägskorridorer. När lokaliseringsalternativen har tagits fram analyseras deras effekter och konsekvenser inom flera områden. Analysen omfattar både de aspekter som har legat till grund för avgränsningen och andra relevanta aspekter, till exempel klimat- och hållbarhetseffekter och tillgängligheten i samhället. Effekt- och konsekvensbeskrivning ligger sedan till grund för en samlad bedömning avseende projektets ändamål, miljö, samhälle, funktion, ekonomi och byggnadstekniska aspekter. I skede 2 genomförs även samråd 2.

Skede 3 Sammanställning: Slutligen vägs resultaten från tidigare skeden samman och dokumenteras i lokaliseringsutredningens rapport med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Avslutningsvis kommer sedan de framtagna lokaliseringsalternativen rangordnas.

Här är vi nu!

1

- Insamling och prioritering av förutsättningar
- Avgränsning av utredningsområdet genom bortval av områden med värden samtidigt som ändamålet uppfylls.
- Samråd 1, inklusive beakta och inarbeta synpunkter från samrådet

2

- Framtagande och bearbetning av lokaliseringsalternativ
- Effekt- och konsekvensbedömning
- Samlad bedömning
- Samråd 2, inklusive beakta och inarbeta synpunkter från samrådet

3

- Färdigställa dokumentation och rapporter.

Rangordning av
lokaliseringsalternativ

Utredningsmetodiken

Lokaliseringsutredningen bygger på en stegvis analys av utredningsområdet. Området har successivt avgränsats för att identifiera den yta som bedöms vara mest lämplig för fortsatt analys av två nya spår mellan Hässleholm och Lund.

Grunder i utredningsmetodiken

Övergripande nyttoperspektiv

Vid jämförelse mellan olika alternativ görs samlade avvägningar utifrån ett övergripande nyttoperspektiv. Bedömningen tar hänsyn till samhällsnytta, påverkan på omgivningen och anläggningskostnader.

Alternativ som bedöms ge oproportionerligt stora negativa konsekvenser i förhållande till nyttan väljs bort. Det kan till exempel handla om lösningar som är tekniskt ogynnsamma eller sträckningar som medför stora intrång i områden med höga värden.

Skadelindringshierarkin

Metoden innebär att utredningsområdet successivt avgränsas för att i första hand undvika och i andra hand minimera negativ påverkan på omgivningen. Detta görs bland annat genom att studera möjliga dragningar av de nya spåren och tekniska lösningar inom respektive lokaliseringalternativ. Exempel på områden som undviks är områden som är skyddade av lagstiftning, bland annat naturreservat.

Om påverkan på värden inte kan undvikas utreds hur järnvägen kan utformas för att minimera påverkan, till exempel genom broar eller bullerskydd. Utredningen kommer arbeta med åtgärder för att skydda värden. Åtgärderna ska då vara genomförbara tekniskt, kostnadsmässig förankrade och har rätt funktion.

Samlade hållbarhetsbedömningar

För att identifiera möjliga lokaliseringar görs samlade avvägningar mellan olika intressen och målkonflikter. Bedömningen omfattar bland annat:

- miljö
- samhälle
- funktion
- ekonomi
- byggnadstekniska aspekter

Samtidigt ska projektets ändamål om att förbättra för arbetspendling och godstransporter genom att bygga ut stråket Hässleholm-Lund med två nya järnvägsspår för ökad kapacitet och robusthet uppfyllas.

Principer och utgångspunkter

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

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

De två nya spåren kommer, oavsett om de läggs i ett spårnära eller externt läge, ge avlastning på befintliga spår, vilket möjliggör för fler och snabbare tåg än utan utbyggnad.



De nya spåren ska byggas som konventionell järnväg vilken kan användas av både person- och godståg. De nya spåren dimensioneras för hastigheter upp till 250 km/tim för persontåg.

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

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

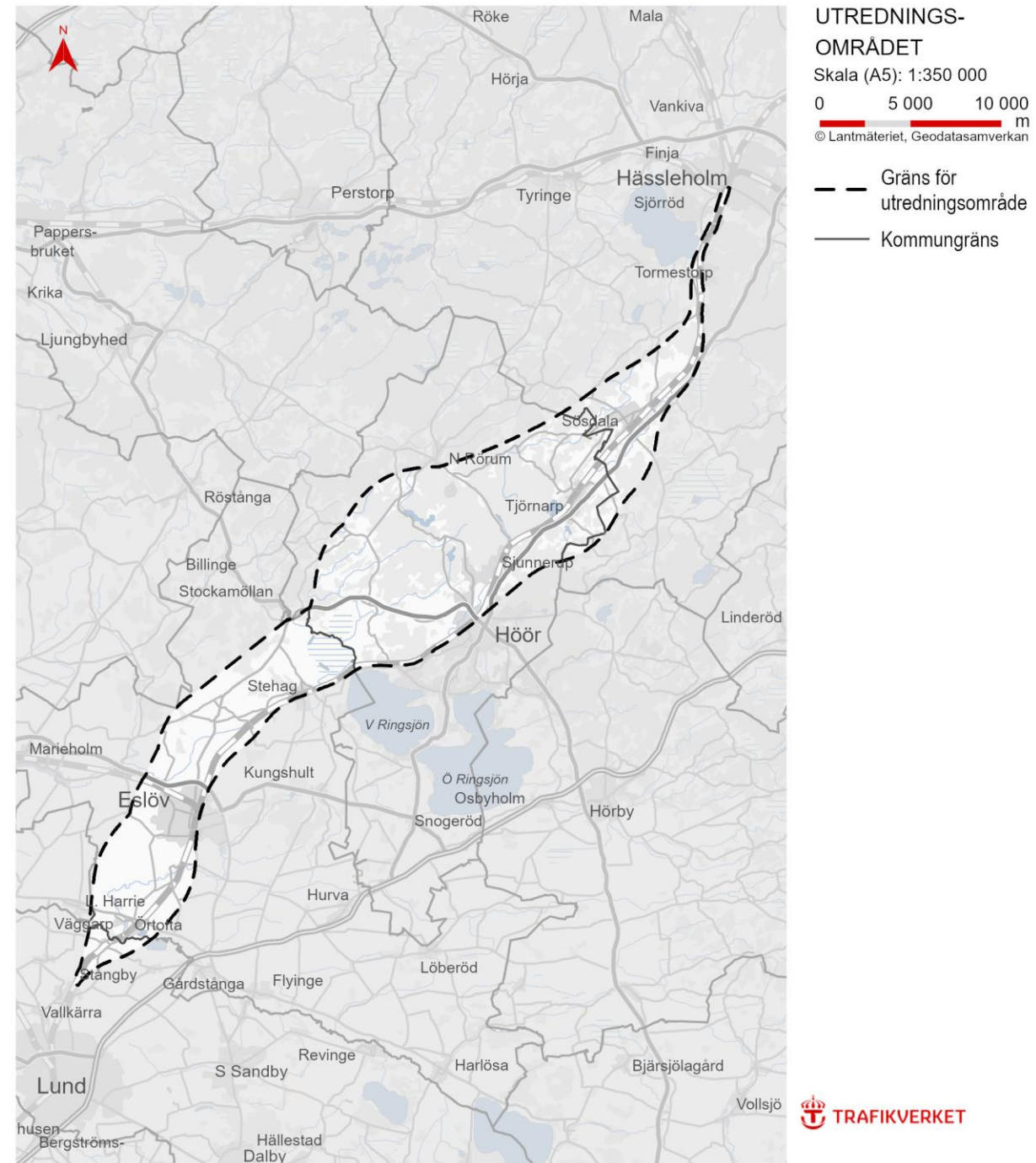
De två nya spåren ska planeras för ett prognostiserat resande år 2045, vilket är det prognosår som Trafikverket normalt använder. Därutöver används också en prognos för år 2065 för en längre utblick.

Utredningsområdet

Med stöd av underlaget från den tidigare lokaliseringsutredningen 2019–2022, och förnyad inhämtning av kända miljövärden och områdesskydd i landskapet mellan Hässleholm och Lund, har Trafikverket under 2025 tagit fram ett utredningsområde för projektet.

Utredningsområdet, som visas i kartan till höger, sträcker sig från Kristianstadvägen i södra delen av Hässleholm till Stångby, norr om Lund. En sträcka på 60-65 kilometer beroende på placering av ny järnväg.

Utredningsområdets avgränsning presenterades vid samrådet hösten 2025. En mer detaljerad beskrivning av hur utredningsområdet har tagits fram finns i rapporten *Underlagsrapport för avgränsning av utredningsområdet för lokaliseringsutredning*, som finns på projektets hemsida.



Resultat skede 1: Möjlig yta för lokalisering av två nya spår

Innehåll

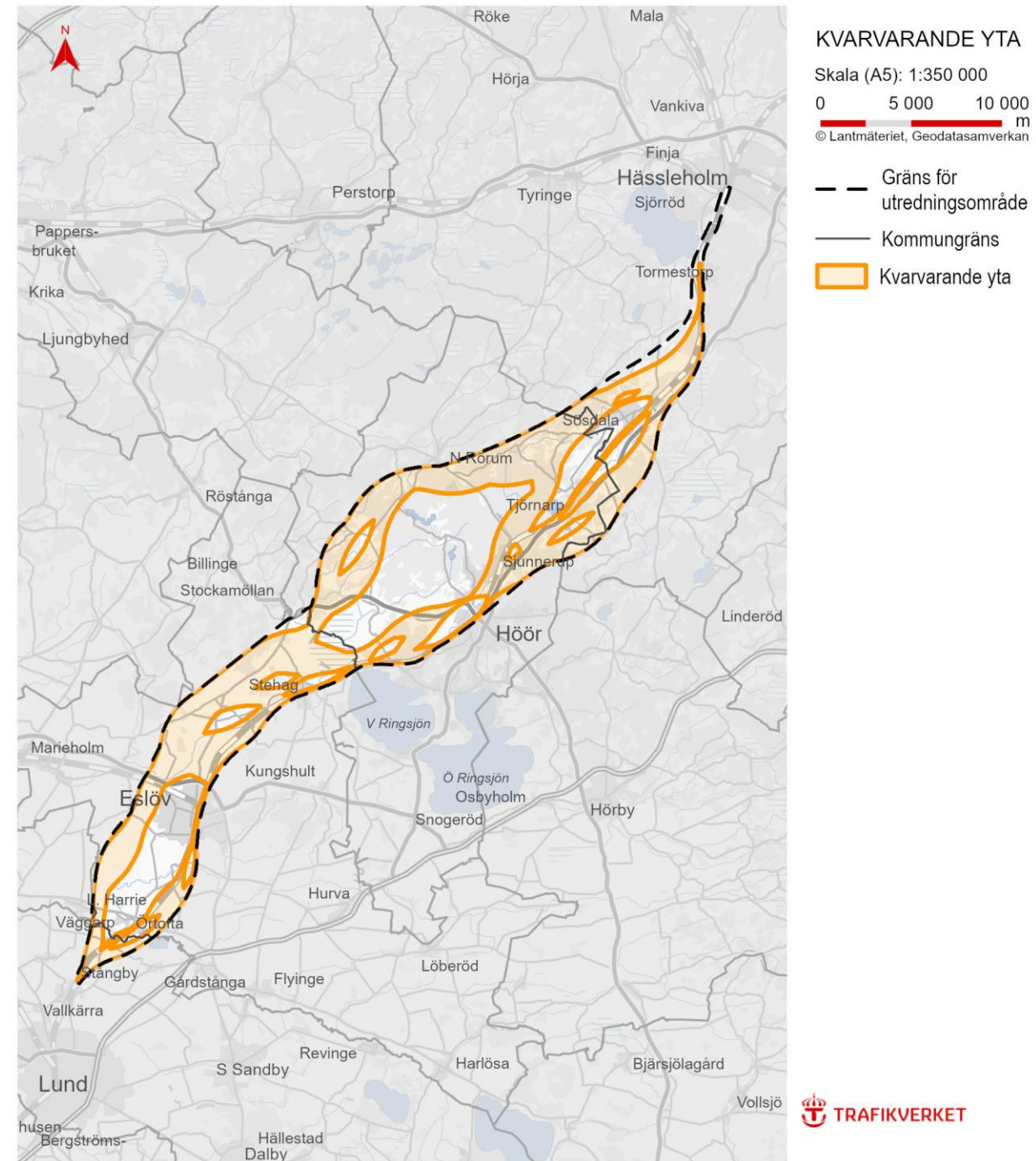
- Introduktion till samrådet
- Lund - Hässleholm, två nya spår
- Lokaliseringsutredningen
- Resultat skede 1: Möjlig yta för lokalisering av två nya spår
- Förutsättningar
- Utredningsprocessen
- Kommande arbete

Möjlig yta för att lokalisera två nya spår

Arbetet med lokaliseringsutredningens första skede har lett fram till en **kvarvarande yta** där områden med de högst prioriterade värdena har valts bort. Den kvarvarande ytan bedöms samtidigt ge förutsättningar för att uppfylla projektets ändamål: att förbättra förutsättningarna för arbetspendling och godstransporter

Även inom den kvarvarande ytan finns många värden att ta hänsyn till. I det fortsatta arbetet genomförs fördjupade studier för att identifiera de mest lämpliga lokaliseringarna för två nya spår.

På följande sidor beskrivs de förutsättningar och den metod som ligger till grund för den kvarvarande ytan.



Förutsättningar

Innehåll

- Introduktion till samrådet
- Lund - Hässleholm, två nya spår
- Lokaliseringsutredningen
- Resultat skede 1: Möjlig yta för lokalisering av två nya spår
- Förutsättningar
 - Tekniska förutsättningar
 - Förutsättningar för trafik och samhälle
 - Förutsättningar för miljö
- Utredningsprocessen
- Kommande arbete

Utredningens förutsättningar

För att förstå utredningsområdets värden och funktioner har utredningsarbetet inletts med att samla in olika typer av förutsättningar. Förutsättningarna bygger på underlag som har samlats in från relevanta aktörer och myndigheter, till exempel från berörda kommuner, Länsstyrelsen i Skåne, Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet. Vissa förutsättningar är även framtagna genom platsbesök och inventeringar som utförts inom projektet.

I skede 1, där vi befinner oss nu, har förutsättningarna sammanställts, sorterats och prioriterats av expertis inom projektet för att identifiera de förutsättningar som skulle få störst påverkan av en placering av två nya järnvägsspår. De prioriterade förutsättningarna utgör underlag för fortsatta analyser inom utredningsområdet. Samtliga förutsättningar kommer emellertid att beaktas under hela lokaliseringsutredningen och vara relevanta även i kommande skeden.

Identifierade förutsättningar redovisas på kommande sidor, indelat i tekniska förutsättningar, förutsättningar för trafik och samhälle samt förutsättningar för miljö. Tekniska förutsättningar inkluderar principer som måste uppfyllas för att det ska vara tekniskt möjligt att anlägga nya järnvägsspår inom utredningsområdet. Förutsättningar trafik och samhälle samt miljö inbegriper landskapets och den bebyggda miljöns egenskaper.



Tekniska förutsättningar

Tekniska förutsättningar

Inom projektet finns det flera tekniska förutsättningar som behöver uppfyllas för att det ska vara möjligt att anlägga en järnväg inom utredningsområdet.

De mest centrala är:

- Anslutningspunkt i söder, där järnvägen möter Södra stambanan och det framtida fyrspåret i Stångby
- Anslutningspunkt i norr, där järnvägen ansluter till befintligt spår längs Södra stambanan
- En spårgeometri där kurvor är anpassade för hastighet upp till ca 250 km/tim.
- Målsättningen är max 10 promilles lutning för att möjliggöra trafikering av godståg

Avsteg från de tekniska förutsättningarna kan komma att ske. Bland annat kan vissa känsliga platser innebära att hastigheten sänks.



Förutsättningar trafik och samhälle

Förutsättningar trafik och samhälle

Förutom de tekniska förutsättningarna finns det ett antal förutsättningar som kan påverka människan i utredningsområdet och som utredningen kan behöva ta hänsyn till. Då lokaliseringsutredningen berör ett större geografiskt område och utredningen i detta skede görs på en övergripande nivå är det inte möjligt att ta hänsyn till alla förutsättningar som berör människorna inom utredningsområdet. Därför har ett urval av de förutsättningar som bedömts vara av störst vikt i detta skede behövt göras. Detta urval presenteras på kommande sidor och berör följande område:

- Bebyggelse
- Trafik och väg
- Tillgänglighet
- Gång- och cykel
- Sociala värden
- Kollektivtrafik

I kommande arbete med lokaliseringsutredningen kommer det utföras analyser inom ovanstående områden för att beskriva hur människor inom utredningsområdet kan påverkas. Analyser kan exempelvis vara restidsanalyser, målpunktsanalyser eller hur två nya spår kan bidra till hållbart resande.

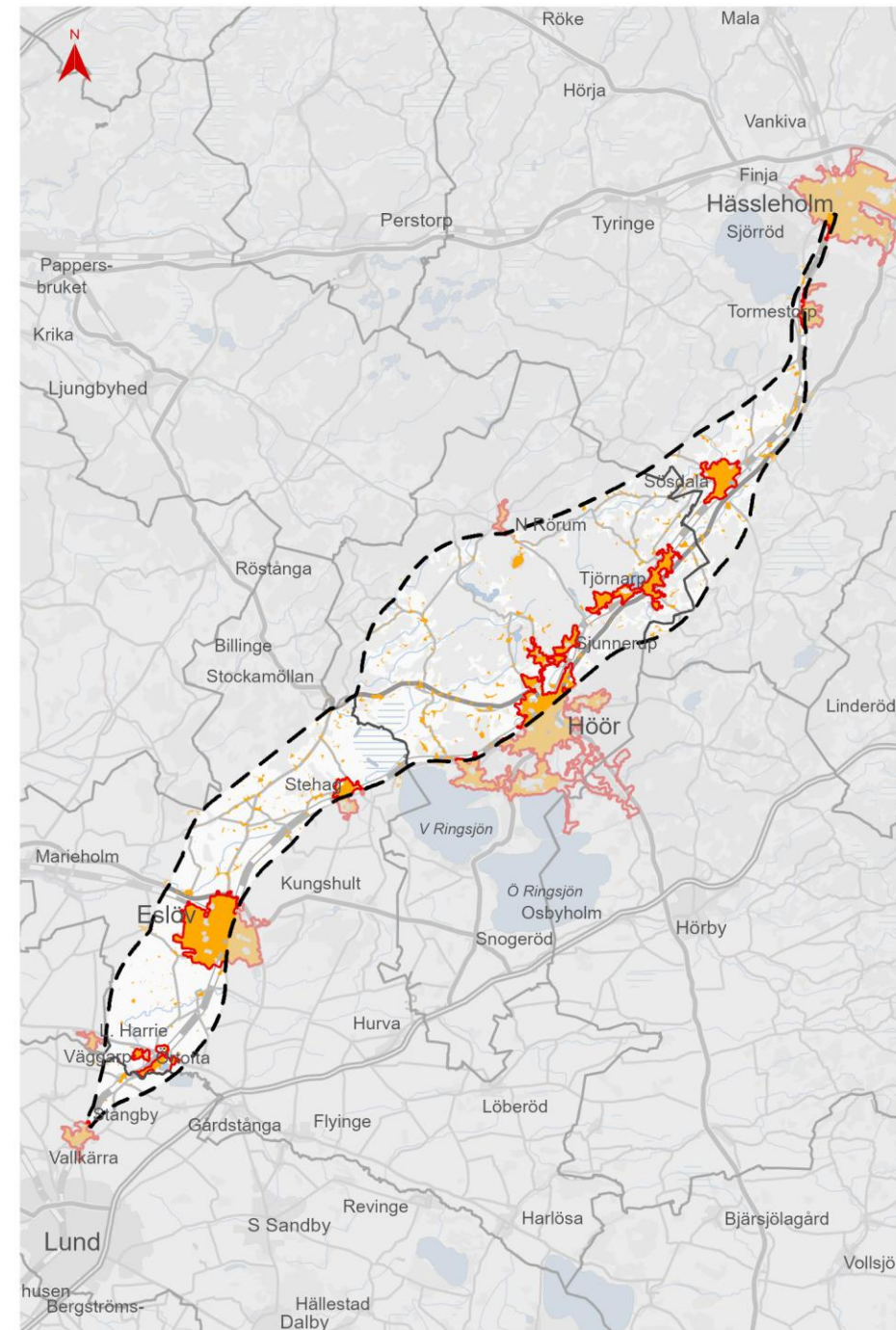


Kartor över förutsättningar är endast översiktliga och för möjlighet att zooma in på specifika platser hänvisar vi till kartorna på Trafikverkets hemsida: trafikverket.se/hassleholm-lund-samrad

Bebyggelse Tätorter

Längs med Södra stambanan finns flera tätorter, vilka utgör de största bebyggelsekoncentrationerna i utredningsområdet. Bebyggelsen är huvudsakligen sammanhållen och består främst av bostäder, verksamheter, service och samhällsfunktioner. I stationsnära och centrala lägen är bebyggelsen tätare och mer blandad, medan ytterområdena präglas av glesare bostadsområden och nyare bebyggelse.

Utanför tätorterna domineras området av landsbygd med gles och småskalig bebyggelse i form av gårdar, enstaka bostadshus och mindre bymiljöer, ofta lokaliserade längs vägar och äldre bebyggelsestrukturer.



BEFINTLIG BEBYGGELSE

Skala (A5): 1:350 000

0 5 000 10 000
m

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

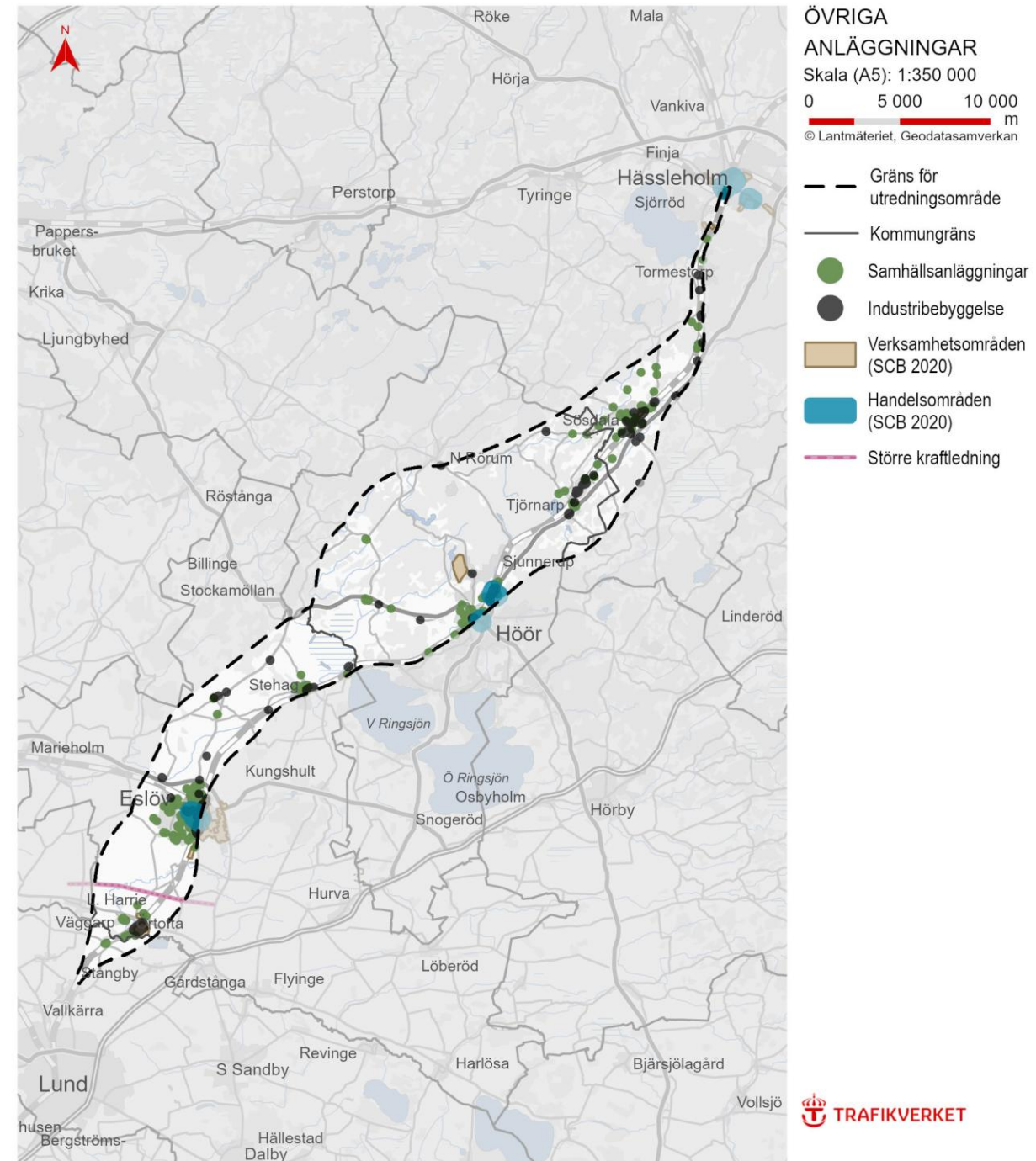
- Gräns för utredningsområde
- Kommungräns
- Tätorter enligt SCB - 2023
- Bebyggelseområden (Byggnader inom 150 meter från varandra)

Bebyggelse

Övriga anläggningar

Större områden med industri- och verksamhetsbebyggelse finns främst i anslutning till tätorter och längs viktiga transportstråk. Här förekommer bland annat industri, lager, logistik och handel med stora markanspråk.

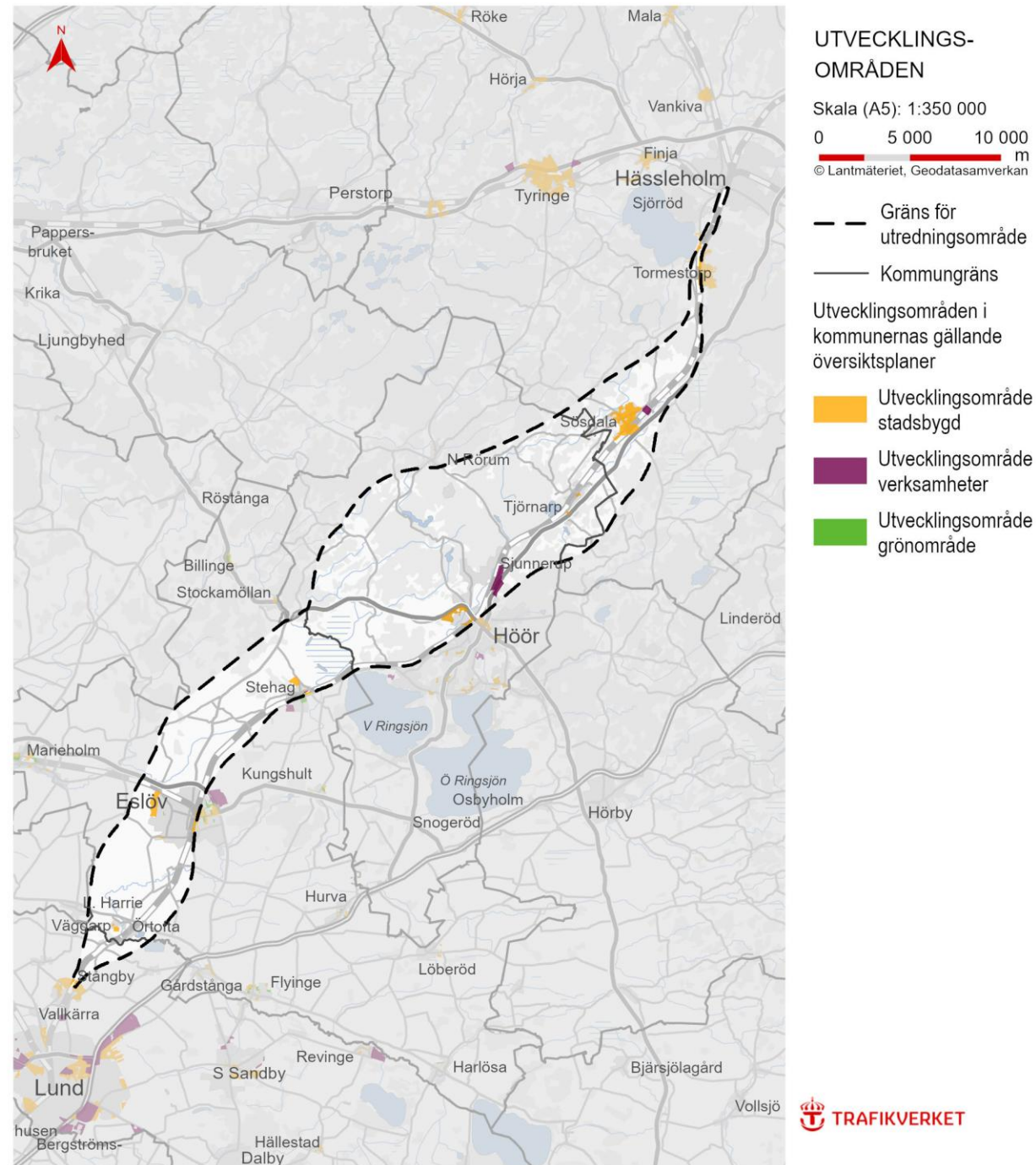
Inom utredningsområdet finns även större enskilda anläggningar med tydlig påverkan på omgivningen, såsom Örtofta sockerbruk och Backer AB i Sösdala. Därtill finns samhällsviktiga anläggningar inom bland annat vatten- och avloppshantering, energiproduktion och kriminalvård.



Bebyggelse Utvecklingsområden

Utredningsområdet berör kommunerna Hässleholm, Höör, Eslöv och Lund. I kommunernas översiktsplaner och fördjupade översiktsplaner framgår deras respektive långsiktiga utvecklingsintressen. Vissa översiktsplaner är aktuella och gällande, medan andra är under framtagande och därför endast används vägledande.

I kartan redovisas utvecklingsplanerna i de nu gällande översiktsplanerna. Sammantaget visar underlaget kommunernas långsiktiga utvecklingsintressen inom och i anslutning till utredningsområdet.

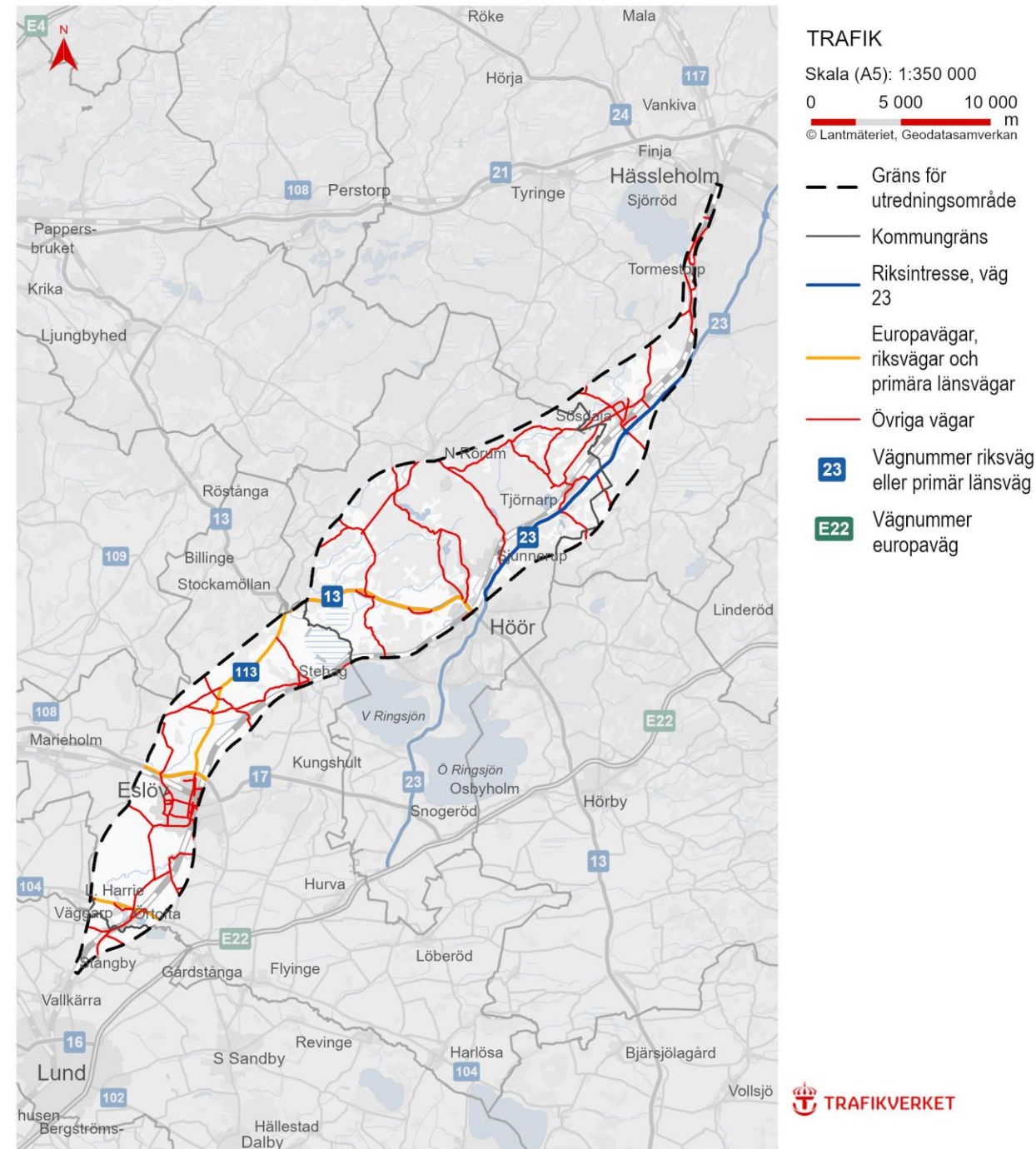


Trafik och samhälle

Väg

Statliga vägar, kommunala huvudgator och andra vägar har kartlagts med avseende på trafikmängder. Vägar med en årsdygnstrafik över cirka 250 fordon/dygn redovisas i kartan till höger och ingår att analysera i det fortsatta utredningsarbetet.

Riksintresse för kommunikationer är väg 23 inklusive trafikplats Sösdala. De ingår utredningsområdet och visas i kartan till höger.



Trafik och samhälle

Tillgänglighet, gång- och cykel, sociala värden och kollektivtrafik

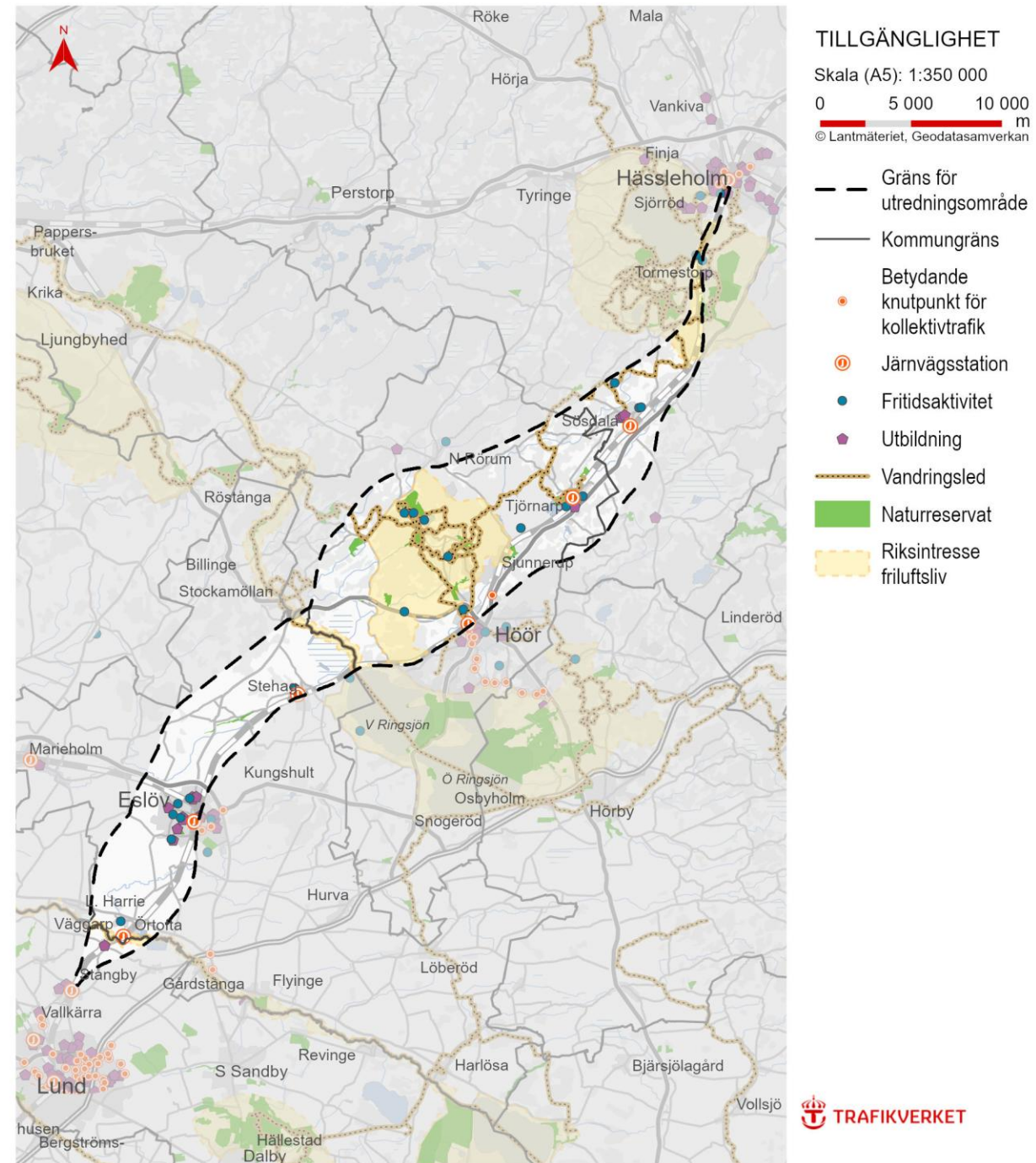
Tillgänglighet inklusive sociala värden har kartlagts inom utredningsområdet utifrån följande kategorier:

- Målpunkter såsom bebyggelse, utbildning, rekreation, fritid och kollektivtrafik
- Dag- och nattbefolkning, det vill säga boende och arbetsplatser med mera

Tillgängligheten har kartlagts i tre olika nivåer; på sträcka, till stationerna Eslöv och Höör och inom stationer Eslöv och Höör.

För gång- och cykeltrafik har stråk som dels är utpekade regionala stråk (mellan tätorter och nationella/regionala leder), dels stråk inom tätorter och småorter kartlagts.

På- och avstigande har kartlagts för dagens kollektivtrafik.



Förutsättningar miljö

Förutsättningar miljö

Förutom de tekniska förutsättningarna finns det ett stort antal geografiska förutsättningar som utredningen kan behöva ta hänsyn till. Då lokaliseringsutredningen berör ett större geografiskt område och utredningen i detta skede görs på en övergripande nivå är det inte möjligt att ta hänsyn till alla förutsättningar inom utredningsområdet. Därför har ett urval av de förutsättningar som bedömts vara av störst vikt i detta skede behövt göras. Detta urval presenteras på kommande sidor och berör följande område:

- Landskap
- Naturmiljö
- Kulturmiljö
- Rekreation och friluftsliv
- Naturresurser
- Markföroreningar
- Ytvatten
- Geologi
- Grundvatten

I kommande arbete med lokaliseringsutredningen kommer det krävas mer djupgående analyser av särskilda platser, varpå ytterligare förutsättningar kan komma att bli relevanta.



Kartor över förutsättningar är endast översiktliga och för möjlighet att zooma in på specifika platser hänvisar vi till kartorna på Trafikverkets hemsida: trafikverket.se/hassleholm-lund-samrad

Landskap

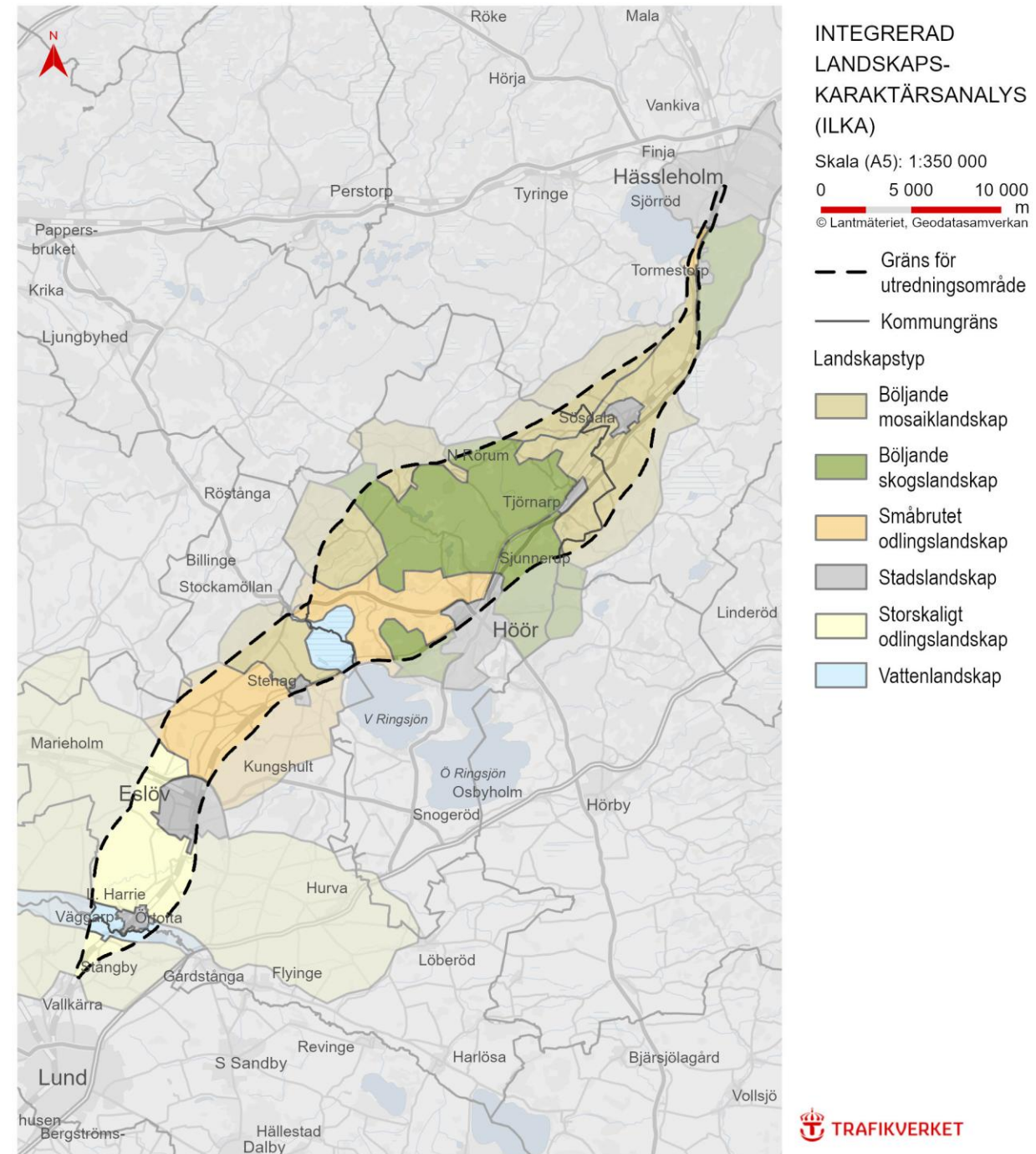
Integrerad landskapskaraktärsanalys

Inom lokaliseringsutredningen utförs en Integrerad Landskapskaraktärsanalys (ILKA). ILKAN baseras på fyra tematiska studier för att beskriva landskapets uppbyggnad, innehåll och användning.

De tematiska studierna är följande:

- **Landskapets form** beskriver hur landskapet är uppbyggt samt den visuella och rumsliga upplevelsen av landskapet.
- **Landskapets tidsdjup** beskriver hur landskapet utvecklats genom tiderna för att bli det landskap vi ser och upplever idag.
- **Landskapets ekologi** beskriver landskapet utifrån naturmiljö, bland annat naturtyper, arter och ekologiska samband.
- **Landskapets användning** uppmärksammar landskapet som en resurs för människor.

Tillsammans ger de tematiska studierna en förståelse för landskapets fysiska struktur och de historiska, ekologiska och funktionella samband som har format området över tid.



Landskap

En ILKA tagits fram baserat på de tematiska studierna. ILKAn redovisar landskapets karaktärsområden, vilka bygger på olika landskapstyper. Landskapstyperna som representeras inom utredningsområdet är:

Stadslandskap

Karakteriseras av ett tätbebyggt område där både bostads- och industriområden innefattas

Vattenlandskap

Domineras av vattenytan och omgivande strandzoner, ofta med långa utblickar. Landskapstypen kan utgöras av både sjöar, större vattendrag och större våtmarker.

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

Storskaligt odlingslandskap

Definieras av öppna, mer eller mindre flacka landskap, med långa utblickar över landskapet.

Böljande mosaiklandskap

Omväxlande öppna odlings- och betesmarker respektive skog. Sikten begränsas av åkerholmar, skogsridåer, utspridd bebyggelse och höjdskillnader.

Böljande skogslandskap

Områden med stora topografiska skillnader som domineras av skog. Antalet öppna ängs- och hagmarker är få i skogslandskapen och sikten begränsad.

Naturmiljö

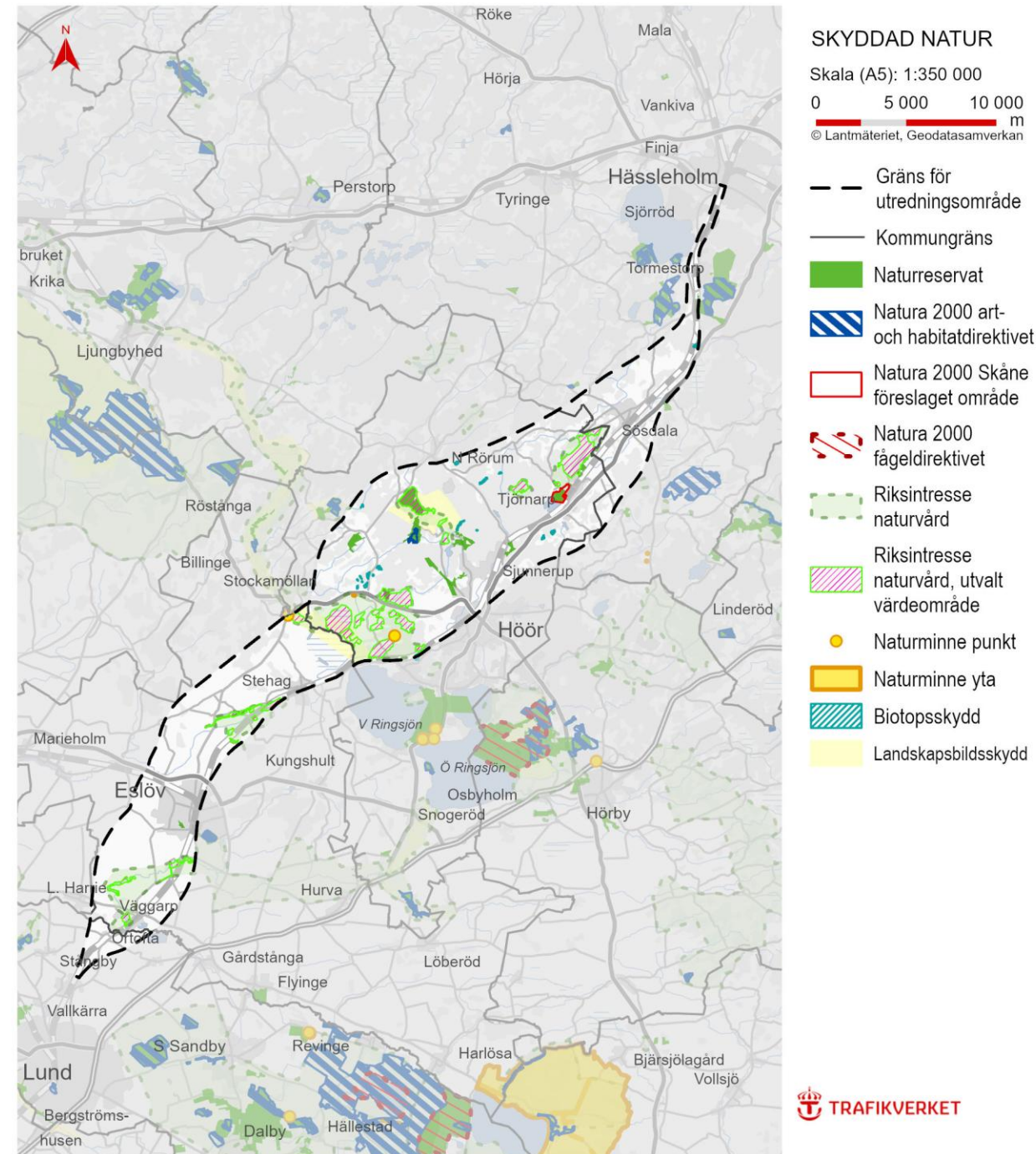
Skyddad natur

Inom utredningsområdet finns flera områden med skyddad natur, bland annat flera naturreservat och Natura 2000-områden.

Frostavallen och Rönneå berörs av landskapsbildskydd, vilket är en äldre skyddsform som bildades med stöd av 19 § naturvårdslagen. Det är ett begrepp som inte finns i miljöbalken och ersätts successivt med andra skyddsformer. Fram tills dess gäller bestämmelserna i landskapsskyddsområdena.

Flera riksintressen för naturvård, däribland Bråån, Hemmingsberga, Linderödsåsen samt Allarp–Äsperöd berörs av utredningsområdet. Riksintressena omfattar värdefulla naturmiljöer såsom vattendrag, odlingslandskap, betesmarker, ädellövskogar, sumpskogar och våtmarker med höga ekologiska värden.

Vid planering behöver hänsyn tas inte bara inom riksintressets utpekade gräns, utan även till omgivande landskap genom exempelvis samband med liknande naturmiljöer samt påverkan på hydrologiska förhållanden och möjlighet till skötsel. Projektet har i ett första steg identifierat värdeområden inom riksintresseområdena där intrång bedömts viktigast att undvika. I den kommande effekt- och konsekvensbedömningen för lokaliseringsalternativ kommer bedömning av påverkan att utföras med hänsyn till hela riksintresseområdet. De utvalda värdeområdena har arbetats fram av utredningens naturmiljöspecialister, med utgångspunkt i riksintressenas värdebeskrivningar.



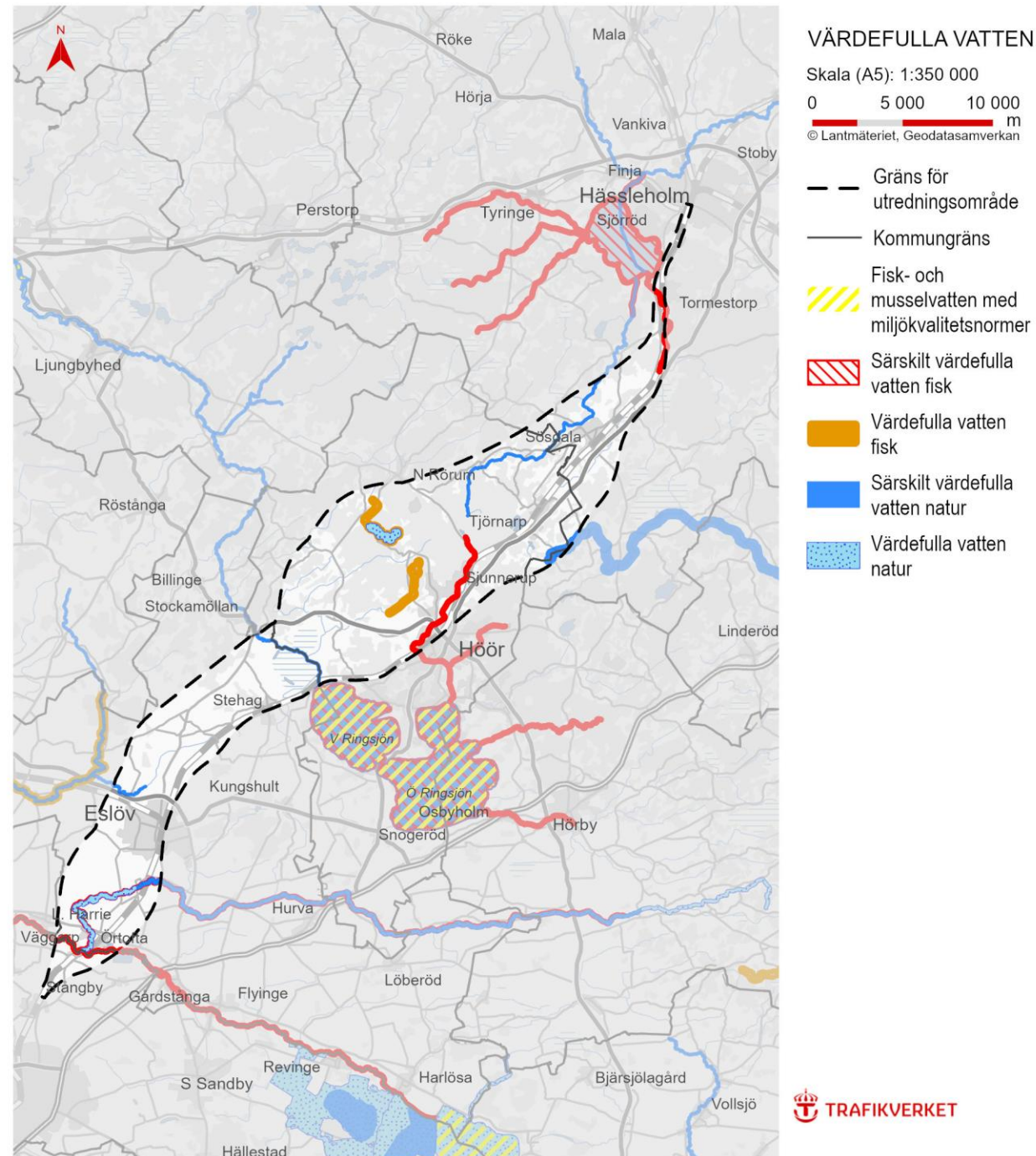
Naturmiljö

Värdefulla vatten

Inom utredningsområdet finns värdefulla och särskilt värdefulla vatten i form med avseende på naturvärden och fisk samt fisk- och musselvatten med miljökvalitetsnormer.

Fisk- och musselvatten är skyddade enligt förordningen om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten, där bland annat Rönne å ingår.

Värdefulla och särskilt värdefulla vatten har utpekats av Havs- och vattenmyndigheten.



Naturmiljö

Kartläggningar av naturmiljöer

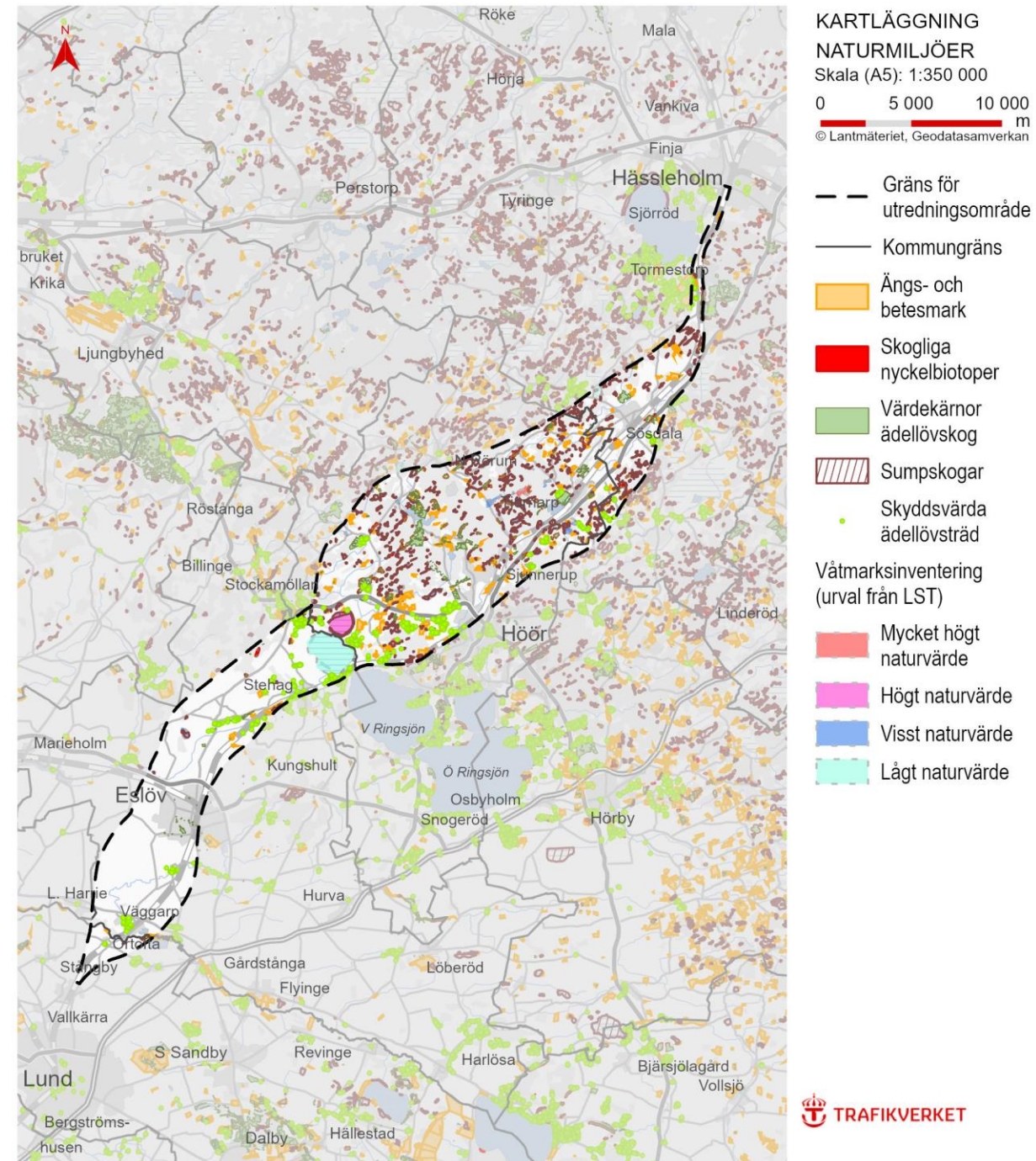
Biologisk mångfald har kartlagts på nationell nivå bland annat genom inventering av viktiga naturområden i form av sumpskogar, våtmarker samt ängs- och betesmarker.

En sumpskog är en skogsklädd våtmark. Enligt Skogsstyrelsens inventering finns ett stort antal sumpskogar i den centrala och norra delen av utredningsområdet men saknas nästan helt i den södra delen.

Våtmarker har kartlagts av Naturvårdsverket tillsammans med länsstyrelserna i den så kallade våtmarksinventeringen. Inventeringen har identifierat 37 objekt inom utredningsområdet, varav 15 överlappar med sumpskogar. Nästan alla våtmarker ligger i områdets centrala delar.

Ängs- och betesmarker har inventerats av Jordbruksverket och innehåller både ängs- och betesmarksobjekt samt naturtypsytor. Inom utredningsområdet har 164 objekt klassats som antingen ängsmark, betesmark eller restaurerbara objekt. Av dessa är 116 klassade som betesmark, två som ängsmark och 46 som restaurerbara. Tre av objekten består av rikkärr. I kartan redovisas samtliga objekt som ängs- och betesmark.

Skyddsvärda ädellövsträd och värdekärnor ädellövskog är lager från länsstyrelsen och skogliga nyckelbiotoper är utpekade av Skogsstyrelsen. Även skyddsvärda träd från artportalen ingår men redovisas inte i kartan.



Naturmiljö

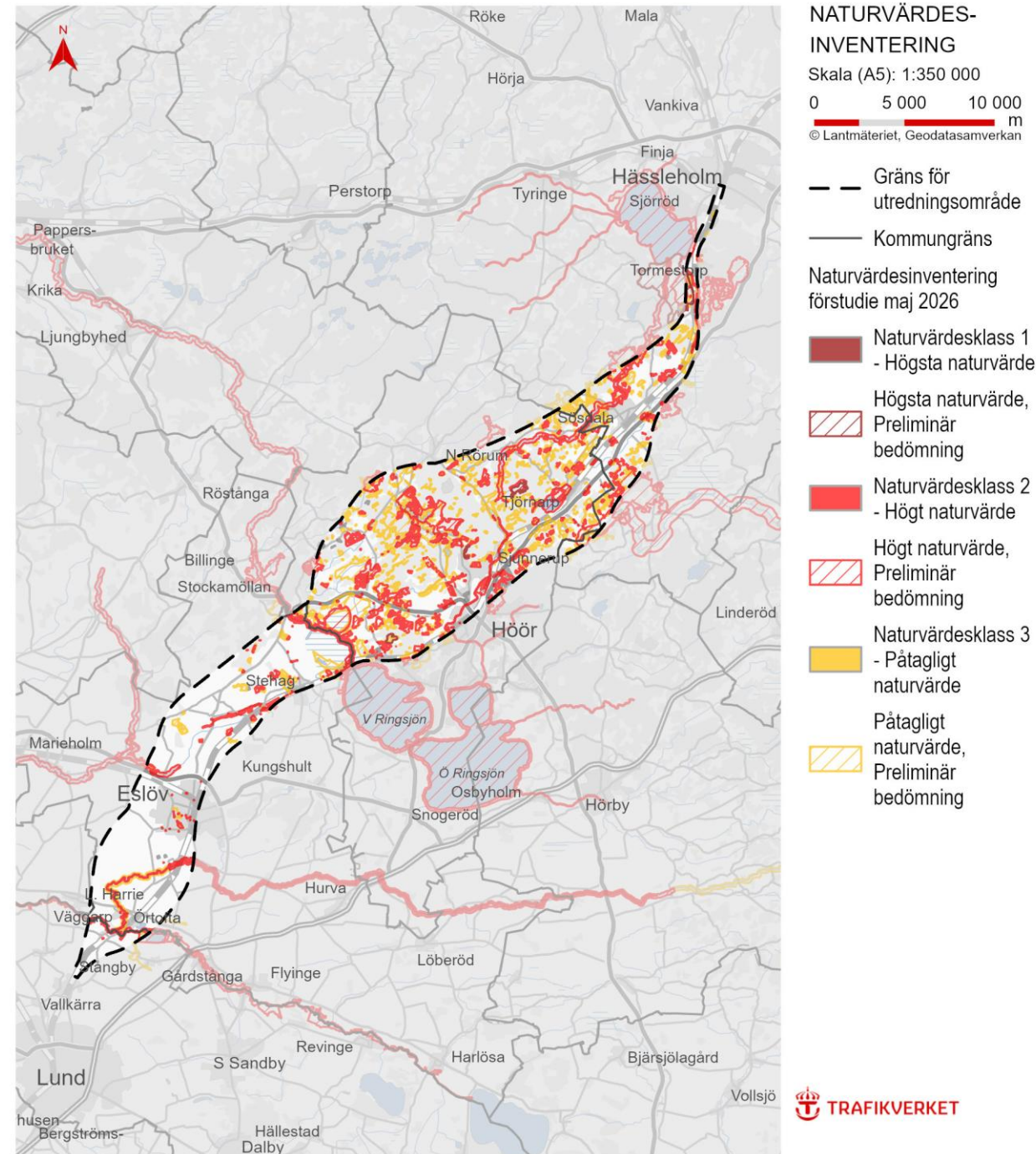
Naturvärdesinventering

Naturvärdesinventering som sammanställts inom projektet visar att utredningsområdet hyser ett stort antal naturvärdesbiotoper med varierande skydds- och värdeklassning.

I kartan redovisas naturvärdesklasserna högsta samt högt naturvärde. Högsta naturvärdesklass innebär områden med särskild betydelse för att upprätthålla biologisk mångfald på **nationell eller global nivå**. Högt naturvärde innebär områden med särskild betydelse för att upprätthålla biologisk mångfald på **regional eller nationell nivå**.

De högsta naturvärdena återfinns framför allt i landskap med ädellövskogar, naturliga gräsmarker, sumpskogar samt längs vattendrag och våtmarker. Särskilt värdefulla områden finns bland annat i och kring Bråån, Kävlingeån, Rönne ås dalgång, Rönneholms mosse, Ageröds mosse, Dagstorpsjön och Tormestorpsån.

Flera av områdena med naturvärdesklassning ett och två sammanfaller med riksintressen, naturreservat och andra viktiga miljöer kopplat till både land och vatten.

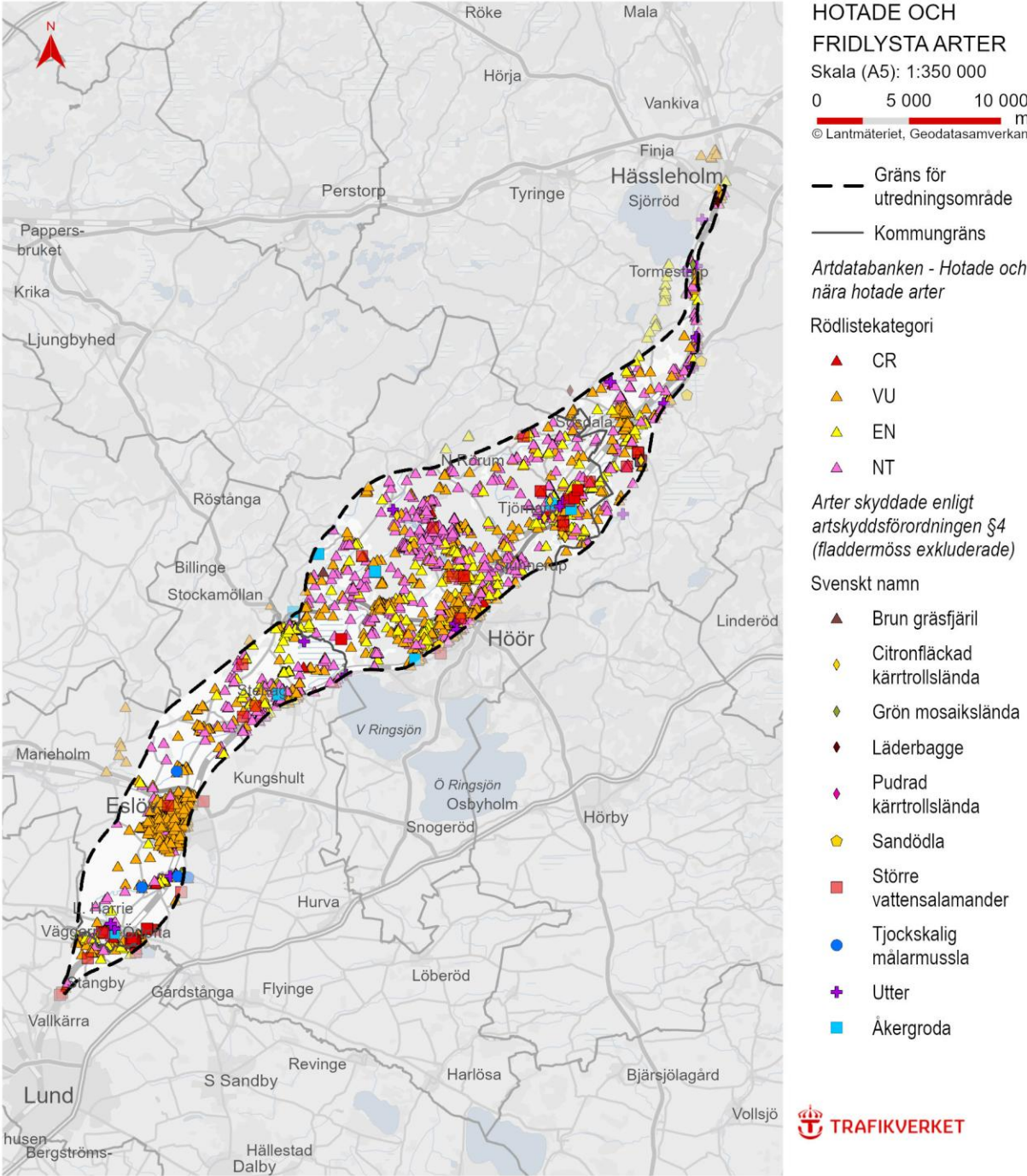


Naturmiljö

Hotade och fridlysta arter

Inrapporterade artfynd från Artportalen visar att 104 fridlysta och 303 rödlistade arter har observerats inom utredningsområdet mellan år 2019–2025, med nära 6 000 artobservationer totalt.

Sekretessklassade arters förekomst inom utredningsområdet har samlats in och hanteras vidare i den kommande utredningen, dessa redovisas inte i kartan.



Naturmiljö

Fåglar och fladdermöss

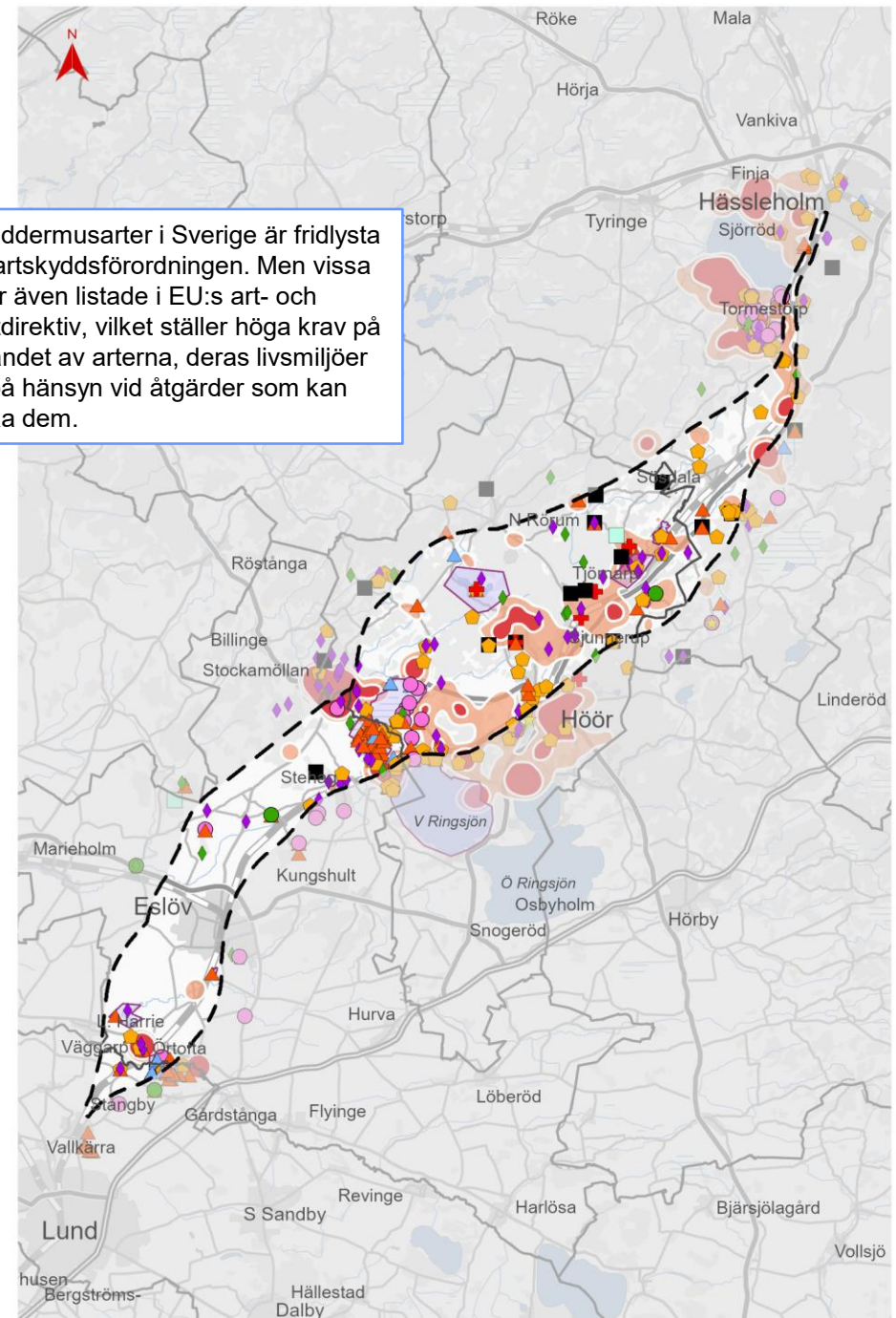
Det finns stor förekomst av fåglar och fladdermöss inom och i anslutning till utredningsområdet. Dessa presenteras genom viktiga fågellokaler samt fortplantningsområden för fladdermöss. I syfte att ta hänsyn till flygstråk som korsar utredningsområdets gräns omfattar kartläggningsområdet för fåglar och fladdermöss en yta som sträcker sig 5 km utanför utredningsområdet, kartläggningsområdet syns inte i kartan.

Förekomst av 18 fladdermusarter har registrerats inom kartläggningsområdet, där flera områden identifierats som viktiga landskap. Särskilt höga värden har konstaterats i anslutning till Hovdala, Göingeåsen och Allarps Bjär, där det finns indikationer på födosöksområden, ledlinjer och fortplantningsmiljöer. Flera av de observerade arterna är Natura 2000-arter, däribland dammfladdermus, större musöra och barbastell.

Fågellivet är rikt och varierat inom kartläggningsområdet, med flera lokaler av nationell och regional betydelse. Underlaget visar förekomst av ett stort antal rödlistade arter, fågeldirektivsarter och arter med höga krav på sina livsmiljöer. Särskilt värdefulla miljöer utgörs av våtmarker, dammar, sjöar, åmynningsmiljöer, lövskogar och betade marker.

Flera områden har identifierats som viktiga fågellokaler, bland annat kring Tjörnarp, Ageröds mosse, Eslövs reningsverk, Örtofta sockerbruksdammar och Rönneholms mosse.

Alla fladdermusarter i Sverige är fridlysta enligt artskyddsförordningen. Men vissa arter är även listade i EU:s art- och habitatdirektiv, vilket ställer höga krav på bevarandet av arterna, deras livsmiljöer samt på hänsyn vid åtgärder som kan påverka dem.



FÅGEL OCH FLADDERMÖSS

Skala (A5): 1:350 000

0 5 000 10 000 m
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

- Gräns för utredningsområde
- Kommungräns
- Viktiga fågellokaler maj 2026
- Fortplantningsområden mycket lämplig livsmiljö fladdermöss
- Fortplantningsområden lämplig livsmiljö fladdermöss

Fåglar med häckningskriterier ur förstudie

Svenskt namn, rödlistekategori

- ▲ Backsvala, EN
- ◆ Entita, NT
- Kornknarr, EN
- ◆ Mindre hackspett, NT
- Nötkråka, NT
- ✚ Päruggla, EN
- ★ Sparvuggla, NT
- Storspov, EN
- Tallita, NT
- ▲ Tofsvipa, VU
- ◆ Törnskata, LC

Kulturmiljö

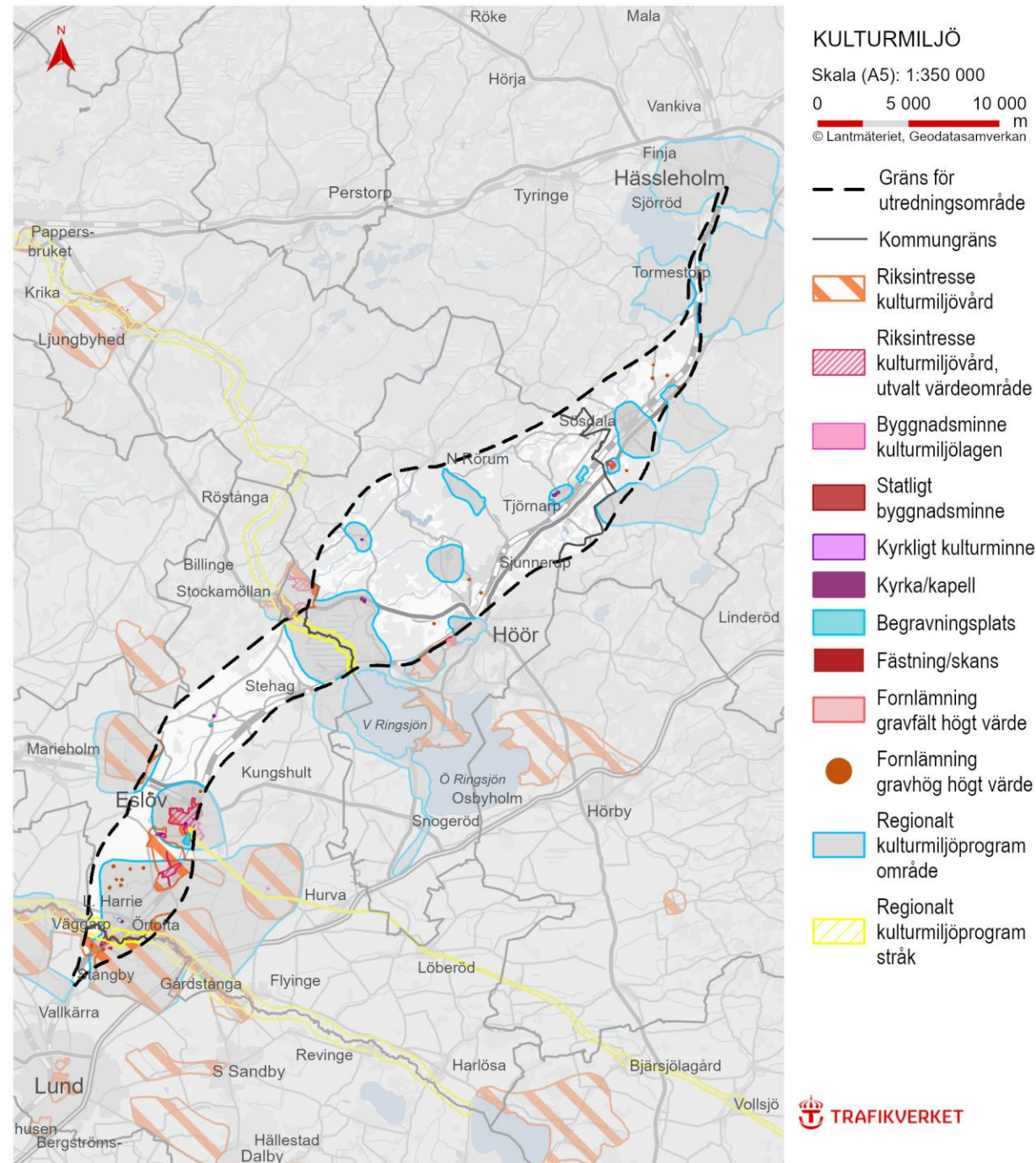
Riksintresse kulturmiljövård

Utredningsområdet berör flera riksintresseområden med tydliga kulturhistoriska värden kopplade till lång brukskontinuitet, jordbrukslandskap, slottsmiljöer, kyrkbyar, kvarnmiljöer och järnvägens tillkomst.

Projektet har i ett första steg identifierat värdeområden inom riksintresseområdena där intrång bedömts viktigast att undvika. I den kommande effekt- och konsekvensbedömningen för lokaliseringalternativ kommer bedömning av påverkan att utföras med hänsyn till hela riksintresseområdet. De utvalda värdeområdena har arbetats fram av utredningens kulturmiljöspecialister, med utgångspunkt i riksintressenas värdebeskrivningar.

De riksintressen för kulturmiljövård som berör utredningsområdet är

- Lackalänga – Västra Hoby
- Svenstorp – Viderup – Flyinge
- Ellinge – Västra Sallerup
- Eslöv
- Västra Strö – Trollenäs
- Stockamöllan – Vittseröd – Stenskögen/Stanstorp



Kulturmiljö

Regionala kulturmiljövärden och viktiga kulturhistoriska uttryck

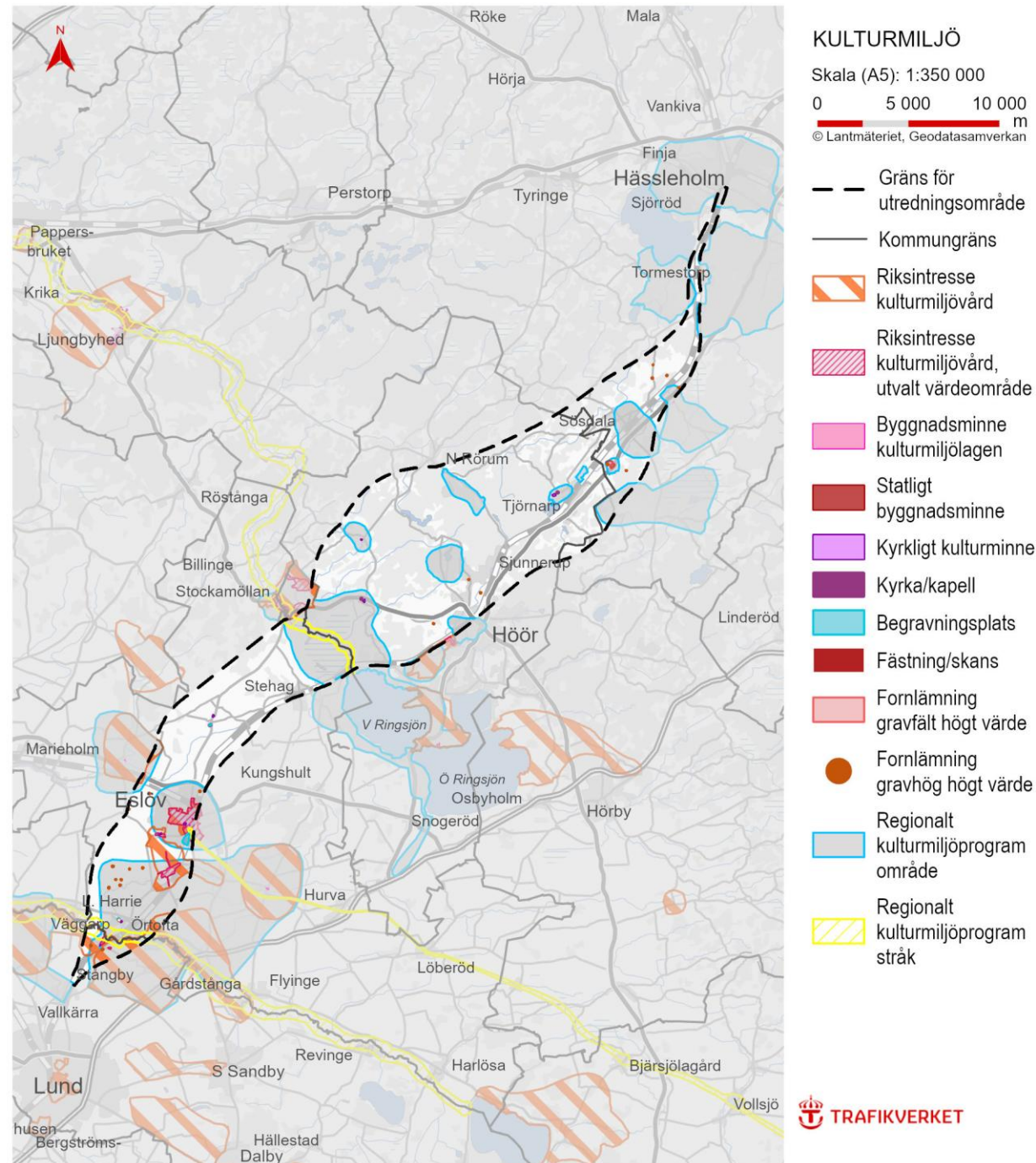
Utredningsområdet berör flera kulturhistoriskt värdefulla miljöer och skyddade objekt, bland annat statliga byggnadsminnen som Eslövs station, Håstad banvaktarstuga, Västra Sallerups prästgård och Eslövs medborgarhus.

Området omfattar även kyrkliga kulturminnen och begravningsplatser. Dessa miljöer är särskilt känsliga för förändringar. Kyrkobyggnader, kyrkotomter och begravningsplatser har i möjligaste mån undvikits som lokaliseringsalternativ för ny järnväg.

I utredningsområdet återfinns ett stort antal fornlämningar, exempelvis flera gravhögar som uppförts under bronsåldern. Gravhögarna är skyddade enligt kulturmiljölagen. I de södra delarna är gravhögarna framstående då det finns få andra synliga fornlämningar i landskapet. Tidigt i projektet utfördes ett urval av fornlämningar (Vätteryds gravfält samt vissa gravhögar) som beaktats särskilt, detta redovisas i kartan. Övriga fornlämningar och kulturhistoriska lämningar redovisas i karta på nästa sida.

Fästning/skans avser lämningar som huvudsakligen dateras till 1600-1900-tal och kan till exempel vara system av bastioner, murar, jordvallar, vallgravar eller byggnader, som varit både permanent och tillfälligt besatta.

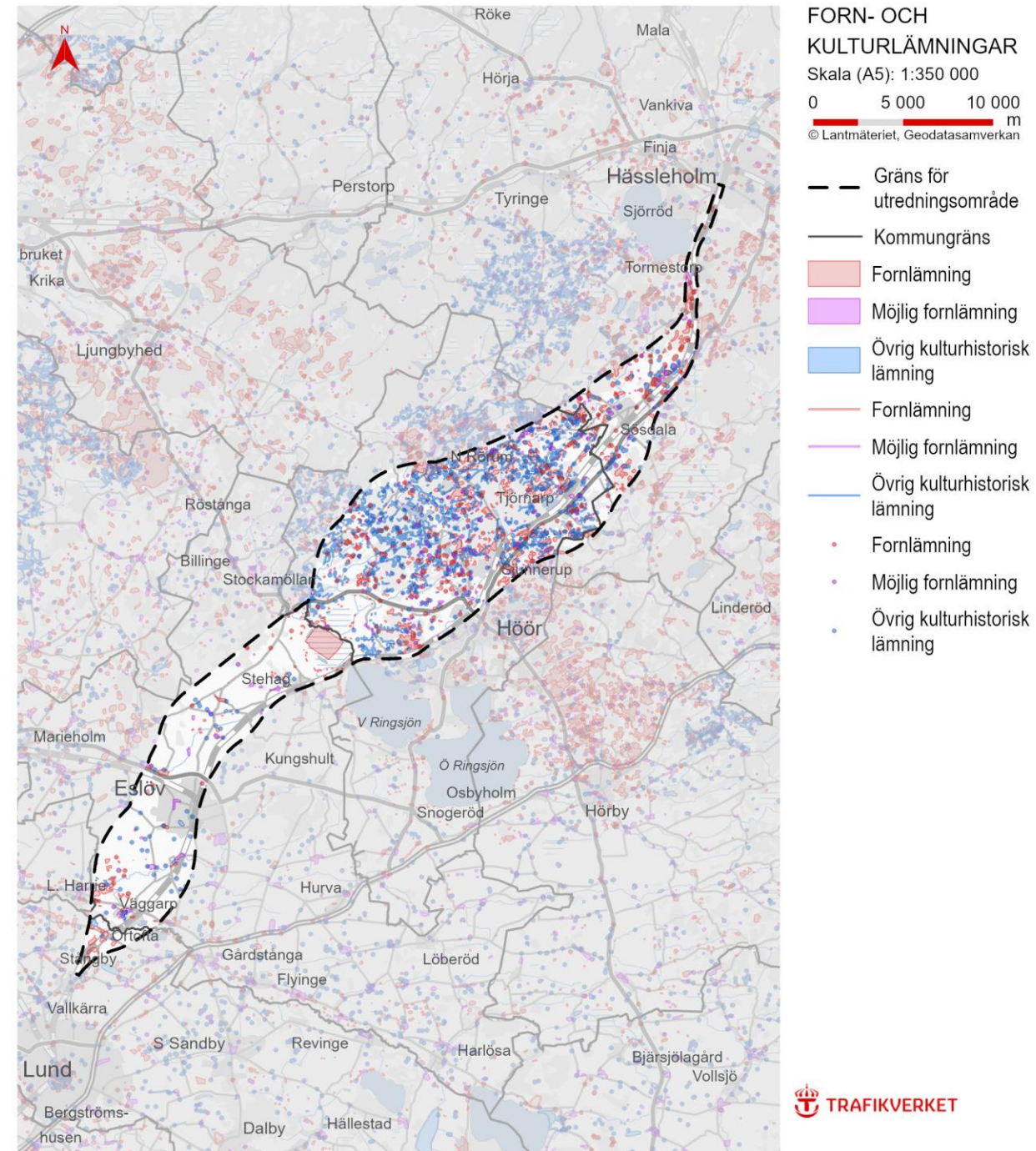
Det finns även kommunalt utpekade kulturmiljövärden i utredningsområdet som inte visas i kartan men som ingår i den fortsatta utredningen.



Kulturmiljö

Fornlämningar och kulturhistoriska lämningar

Utredningsområdet berör ett stort antal fornlämningar, möjliga fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar vilka redovisas i kartan.



Rekreation och friluftsliv

Nationella och regionala värden

Utredningsområdet berör fyra områden av riksintresse för friluftsliv:

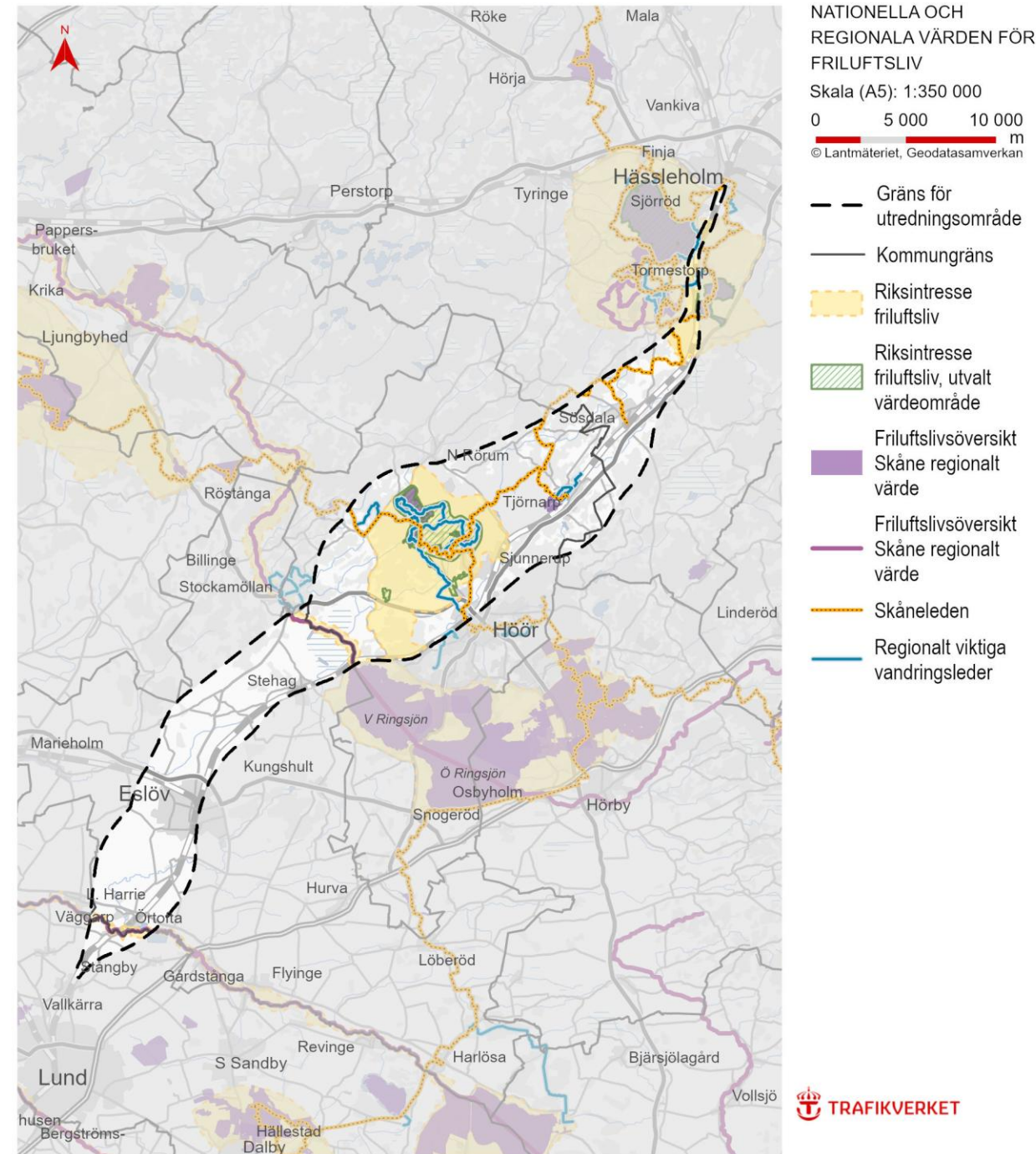
Kävlingeån, Frostavallen–Ringsjön–Fulltofta, Rönneå & Hovdala–Finjasjön.

Områdena har stora värden för rekreation, naturupplevelser och friluftsaktiviteter, med inslag som vandringsleder, kanotled, rastplatser, sjöar, skogar och variationsrika kulturlandskap.

Projektet har i ett första steg identifierat värdeområden inom riksintresseområdena där intrång bedömts viktigast att undvika. I den kommande effekt- och konsekvensbedömningen för lokaliseringsalternativ kommer bedömning av påverkan att utföras med hänsyn till hela riksintresseområdet. De utvalda värdeområden har arbetats fram av utredningens specialister inom rekreation och friluftsliv, med utgångspunkt i riksintressenas värdebeskrivningar.

Naturresevat redovisas inte i kartan, eftersom de kan ha inrättats av andra skäl än för rekreativa ändamål. Inom projektet beaktas de emellertid som en förutsättning för rekreation och friluftsliv

Inom utredningsområdet finns även regionalt utpekade friluftsområden enligt Skånes Friluftsplattform. Dessa områden har värden kopplade till vandring, paddling, fiske, bad, utsiktsplatser och andra rekreativa kvaliteter, och är ofta lättillgängliga med både bil och kollektivtrafik. Exempel på sådana områden är Kävlingeån, Rönne å, Dagstorp–Ullstorp, Prästbonnaskogen–Tjörnarpasjön samt delar av Göingeåsen.



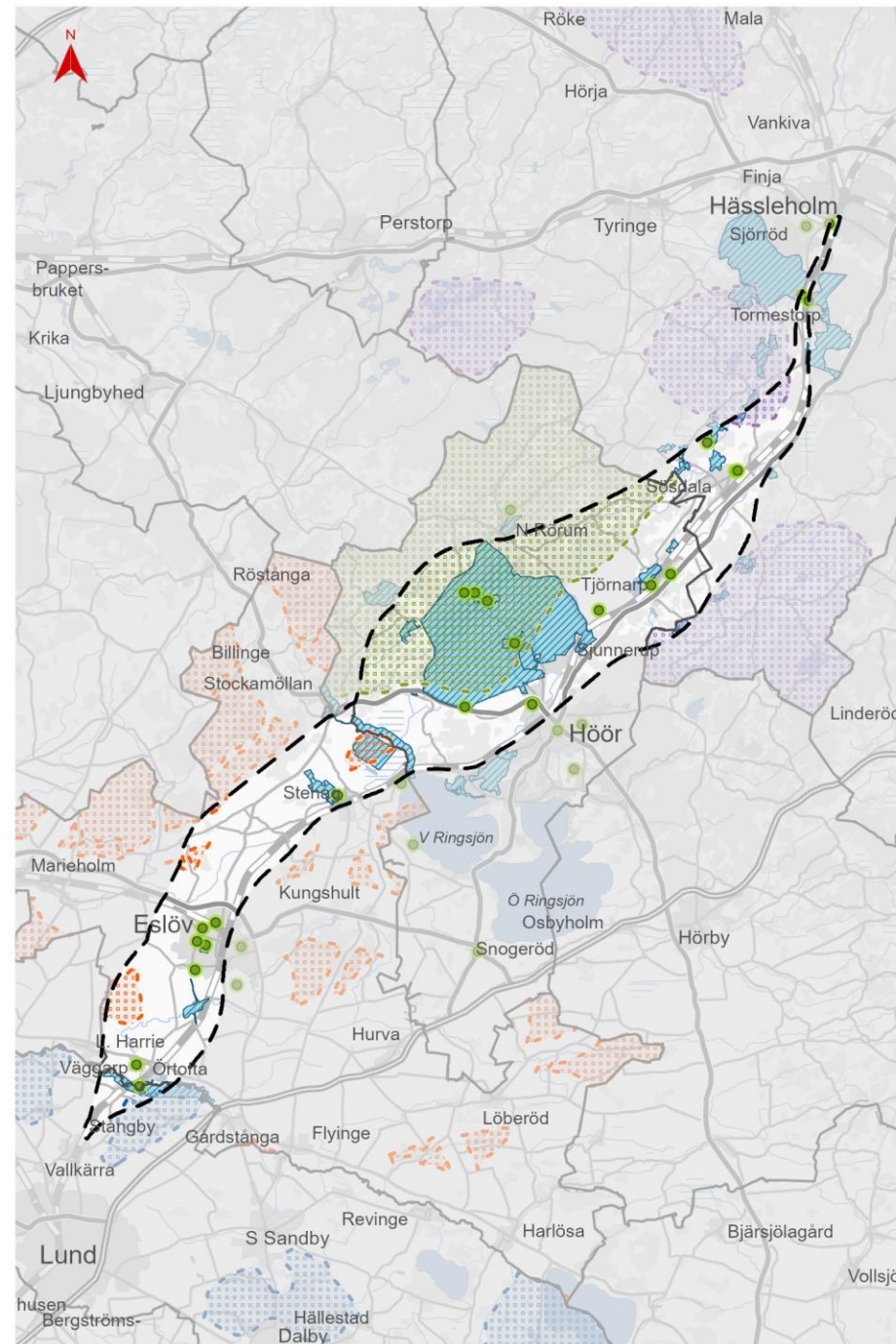
Rekreation och friluftsliv

Kommunalt utpekade friluftsområden

Kommunerna har pekat ut flera viktiga områden och målpunkter för natur, friluftsliv och rekreation i sina översiktsplaner. Exempel på utpekade områden är Kävlingeån i Lund, Gyaskogen i Eslöv, Frostavallen i Höör och Finjasjön i Hässleholm. Rönneholms mosse norr om Stehag är en tidigare torvtäkt vars tillstånd upphörde 2021. Täkten är i efterbehandlingsskedet och planeras att utvecklas för rekreation och friluftsliv.

Områdena och målpunkterna har varierande funktioner men är ofta tätortsnära, välbesökta och viktiga för bland annat vandring, bad och fiske. För att komplettera kommunernas utpekade områden har utvalda målpunkter kartlagts inom projektet. Dessa målpunkter inkluderar scoutgårdar, fotbollsplaner, ridklubbar och badplatser.

Kommunerna inom utredningsområdet har i respektive översiktsplan pekat ut områden som är stora, relativt opåverkade eller särskilt viktiga för en lugn och tyst ljudmiljö. Dessa områden har olika definitioner, men samtliga innehåller värden kopplade till naturupplevelser, rekreation, biologisk mångfald och landskapets långsiktiga funktion.



**KOMMUNALT UTPEKADE
FRILUFTSOMRÅDEN**
Skala (A5): 1:350 000
0 5 000 10 000 m
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

- Gräns för utredningsområde
- Kommungräns
- Utpekade kommunala områden för friluftsliv
- Bullerfria områden
- Stora opåverkade områden
- Tysta områden
- Opåverkade områden
- Kommunala värden, målpunkter

Naturresurser

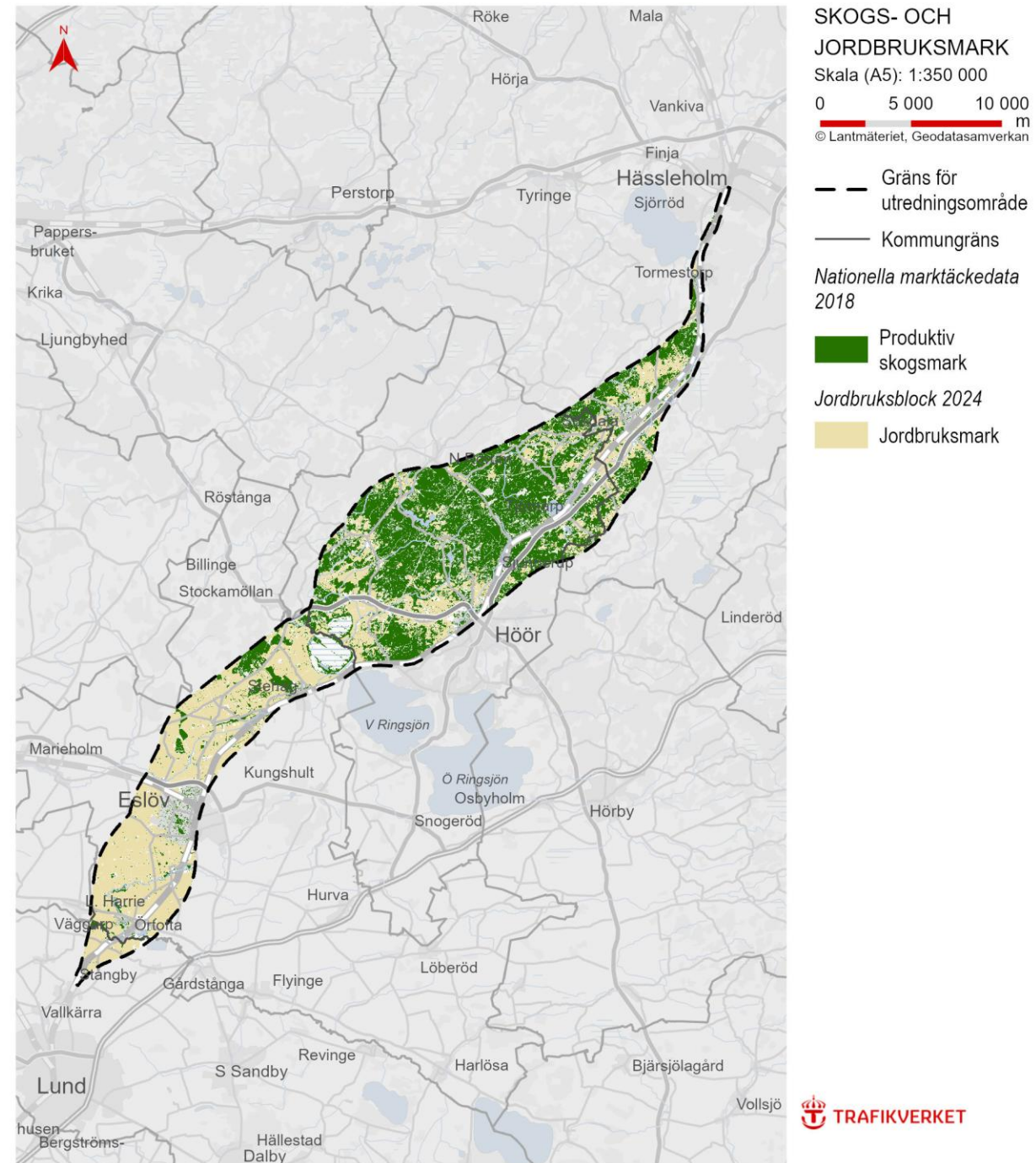
Skogs- och jordbruksmark

Skåne har en mycket stor andel jordbruksmark i nationell jämförelse och står för omkring 16–17 procent av Sveriges totala jordbruksmark. Länet har också landets högsta jordbruksproduktion. Inom utredningsområdet domineras den södra delen av stora, sammanhängande odlingslandskap med hög andel åkermark, medan de norra delarna präglas av en mer småskalig mosaik av åker, betesmark och skog.

Mark för jordbruk och skogsbruk är skyddade enligt miljöbalken och får endast tas i anspråk om det behövs för väsentliga samhällsintressen samt om detta inte kan anläggas på annan mark. Jordbruksmark som har brukats i närtid och ingår i ett sammanhängande jordbrukslandskap bedöms som brukningsvärd. För planering och lokaliseringsutredningar används därför främst Jordbruksverkets blockdata som underlag för bedömning av brukningsvärd jordbruksmark.

Skåne har även en stor andel skogsmark, vilken främst finns i utredningsområdets centrala och norra delar. Skogsmarken består av en blandning av barr- och lövskog, och stora delar bedöms vara produktiv skogsmark.

Skogsmark som kan producera i genomsnitt minst 1 kubikmeter virke per hektar och år.



Naturresurser

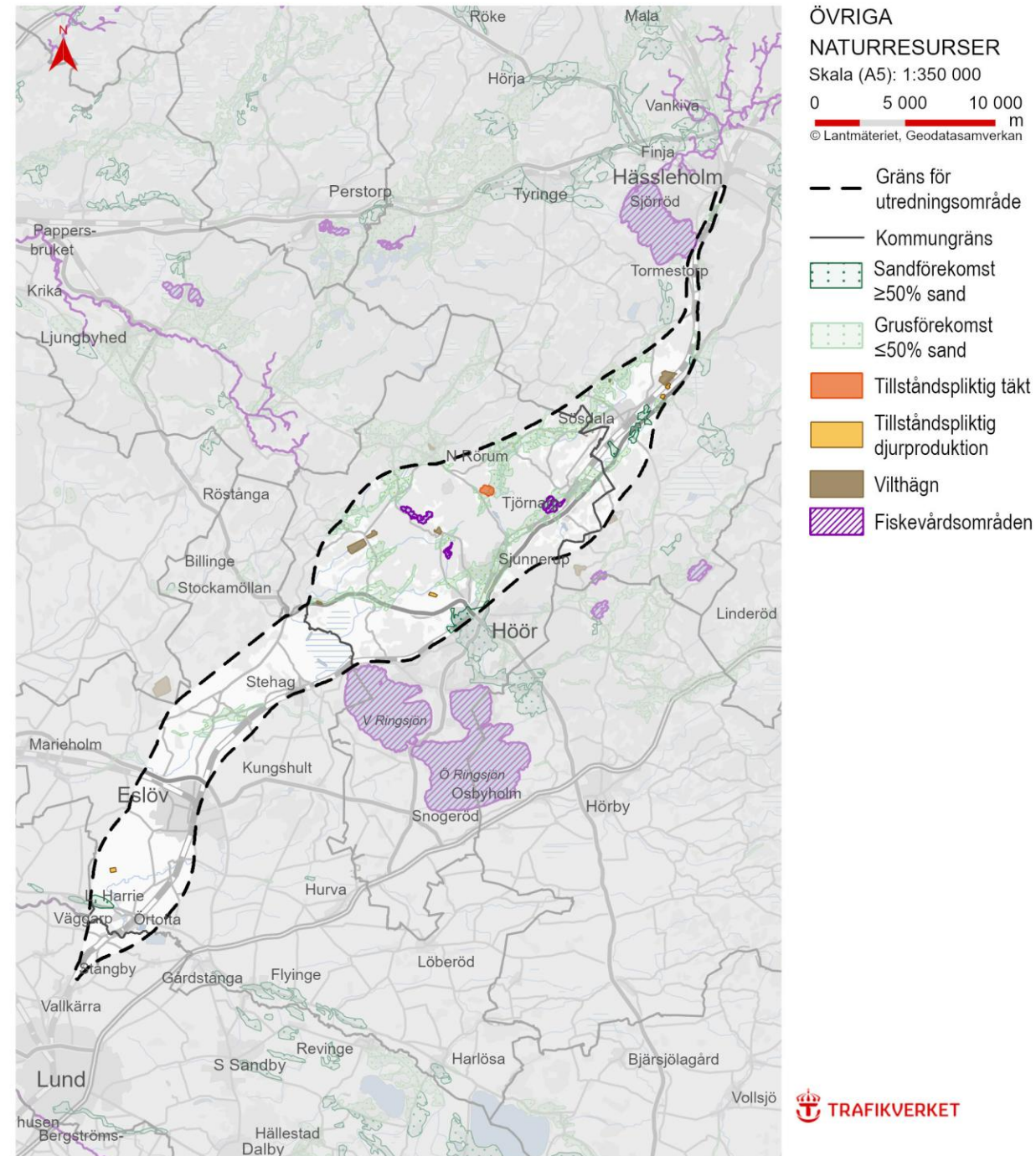
Övriga naturresurser

Det finns en aktiv berg- och moräntäkt inom utredningsområdet med tillstånd för brytning till och med år 2036.

Utredningsområdet innehåller sand- och grusförekomster, dessa bedöms inte kräva särskild hänsyn eftersom området saknar täkter och förekomsterna är nationellt vanligt förekommande.

Området rymmer även 237 produktionsplatser för djurhållning, varav tre har tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken. Det bedrivs även jakt inom utredningsområdet och utredningsområdet ingår i Skånes mellersta älgförvaltningsområde.

Utöver detta förekommer fem vilthägn samt tre fiskevårdsområden inom utredningsområdet. Syftet med vilthägn kan vara jakt och livsmedelsproduktion. Fiskevårdsområde är en förening där samtliga fiskerättsinnehavare inom ett område tillsammans förvaltar fiskevattnet.



Markföroreningar

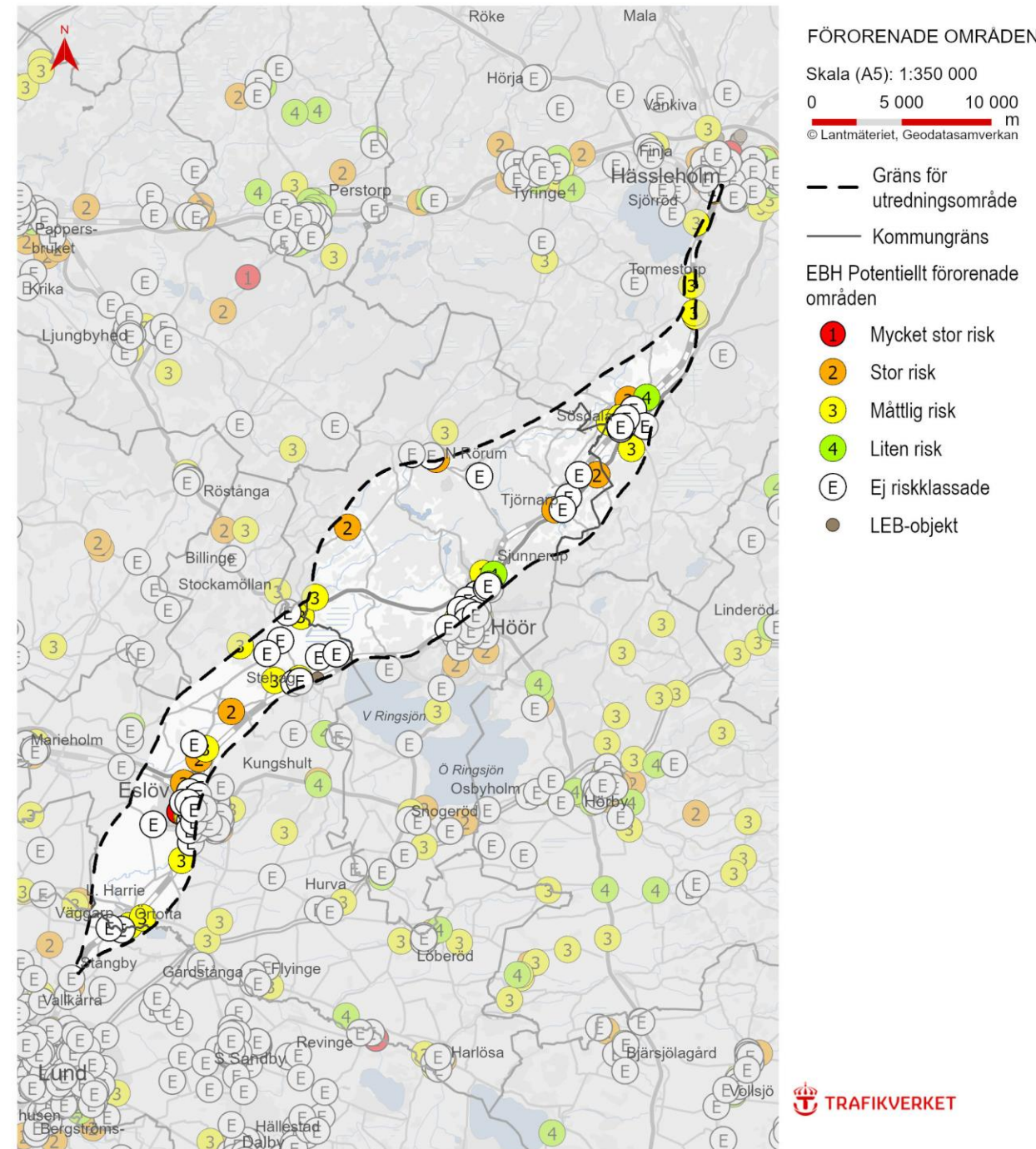
Förorenade områden

Inom utredningsområdet finns det identifierade förorenade områden, dessa finns dokumenterade både i länsstyrelsens MIFO-databas (EBH) samt Trafikverkets databas (LEB).

Inom utredningsområdet har totalt 122 potentiellt förorenade områden identifierats utspritt inom utredningsområdet, men majoriteten är koncentrerade till tätorterna och längs med befintlig järnväg.

De potentiella föroreningarna som finns i anslutning till järnvägen beror ofta på historisk användning av bland annat impregneringsmedel, oljor, bränslen och kemikalier vid exempelvis verkstäder, terminaler och bangårdar.

MIFO =
Metodik för Inventering av
Förorenade Områden



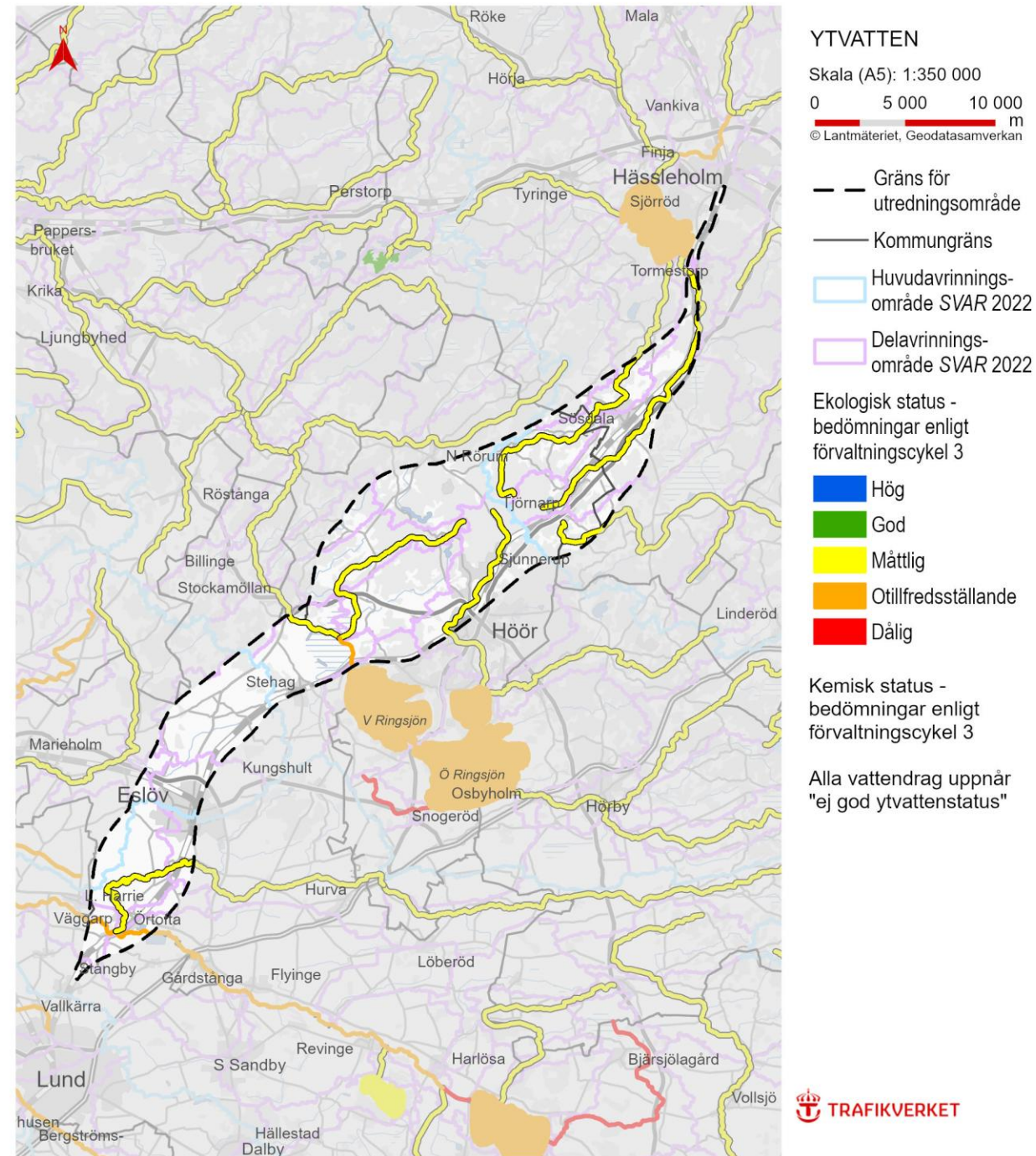
Ytvatten

Miljökvalitetsnormer

Inom projektet har en översiktlig kartläggning av ytvattenförhållanden inom utredningsområdet utförts. Arbetet har omfattat sjöar, vattendrag och avrinningsområden samt ytvattenförekomster med miljökvalitetsnormer enligt vattenförvaltningsförordningen (2004:660).

Miljökvalitetsnormer för vattendrag och sjöar är kvalitetskrav som anger den ekologiska och kemiska status som vattenförekomster ska uppnå eller bibehålla för att säkerställa en långsiktigt god vattenmiljö. I kartan redovisas hur väl respektive vattenförekomst uppnår önskad ekologisk status under förvaltningscykel tre (2017-2021). Denna förvaltningscykel används då den ligger till grund för den aktuella vattenförvaltningen och de gällande vattenförekomstavgränsningarna. Avrinningsområdena redovisas utifrån den senaste versionen (SVAR 2022) som ett uppdaterat kartunderlag.

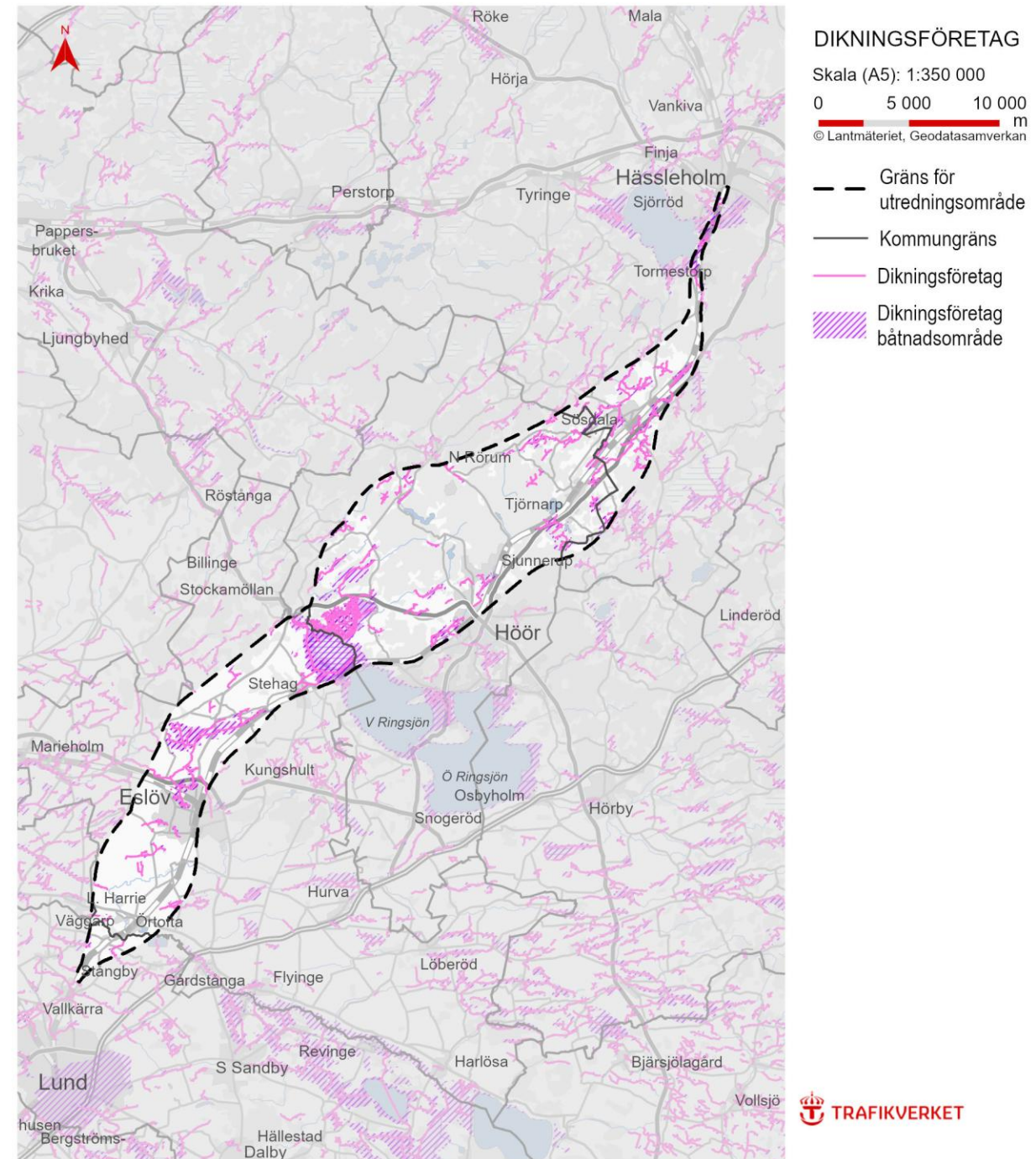
Kemisk status redovisas inte i kartan då samtliga vattenförekomster uppvisar ytvattenstatusen "ej god status".



Ytvatten

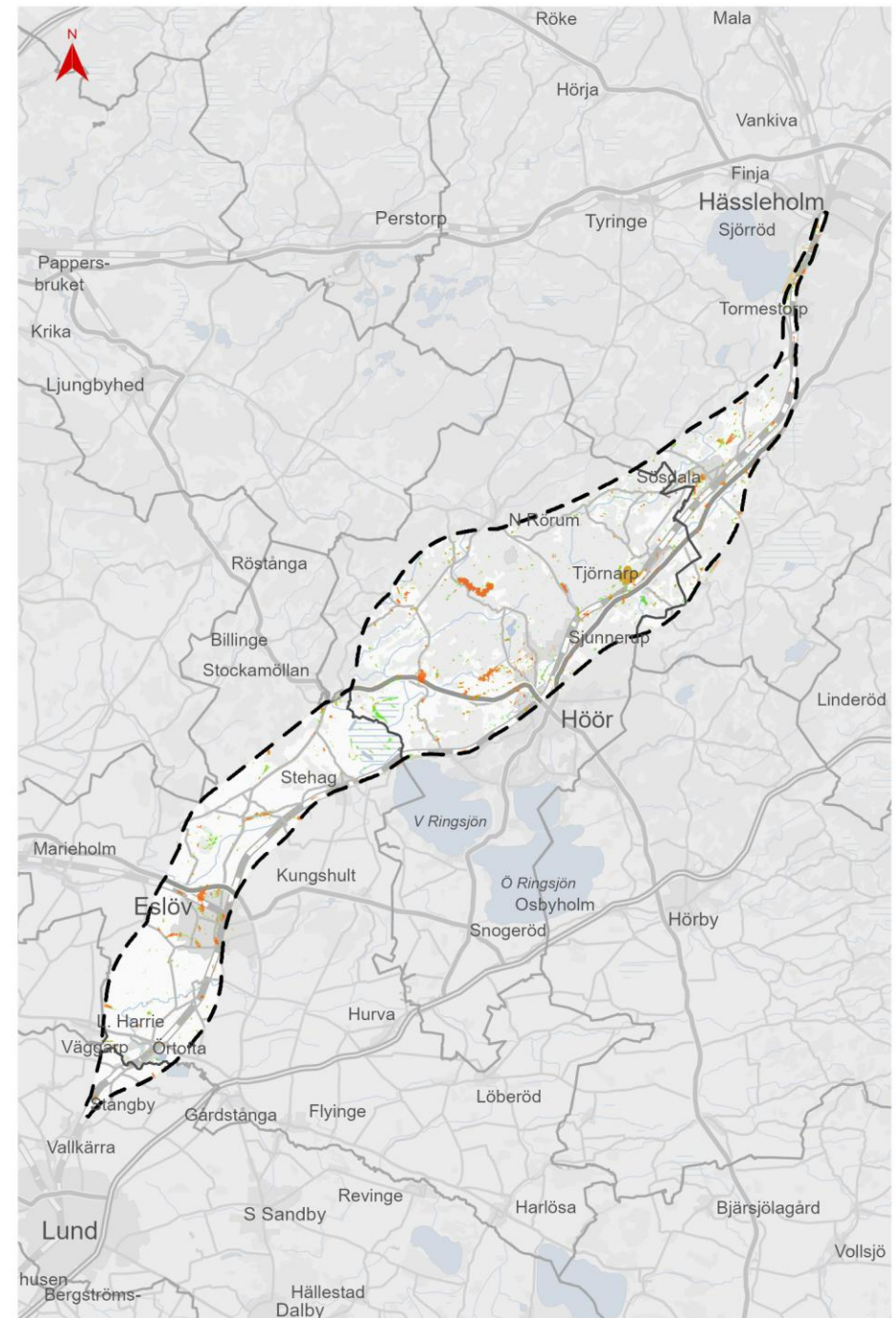
Dikningsföretag

Dikningsföretag eller markavvattningsföretag, som de också kallas, består oftast av diken eller kulvertar där vatten leds bort för att torrlägga områden till förmån för jord- eller skogsbruk. Dessa är viktiga att beakta för att säkerställa fortsatt funktion efter att järnvägen är utbyggd och även i relation till avvattningen av själva järnvägsanläggningen.



Ytvatten Skyfall

I kartan visas vattennivåer vid en regnmängd på 100 mm, vilket motsvarar ett 100-årsregn med 6 timmars varaktighet enligt SMHI. (För sydvästra Sverige, klimatperiod 2071-2100 och RCP 4.5).



Geologi

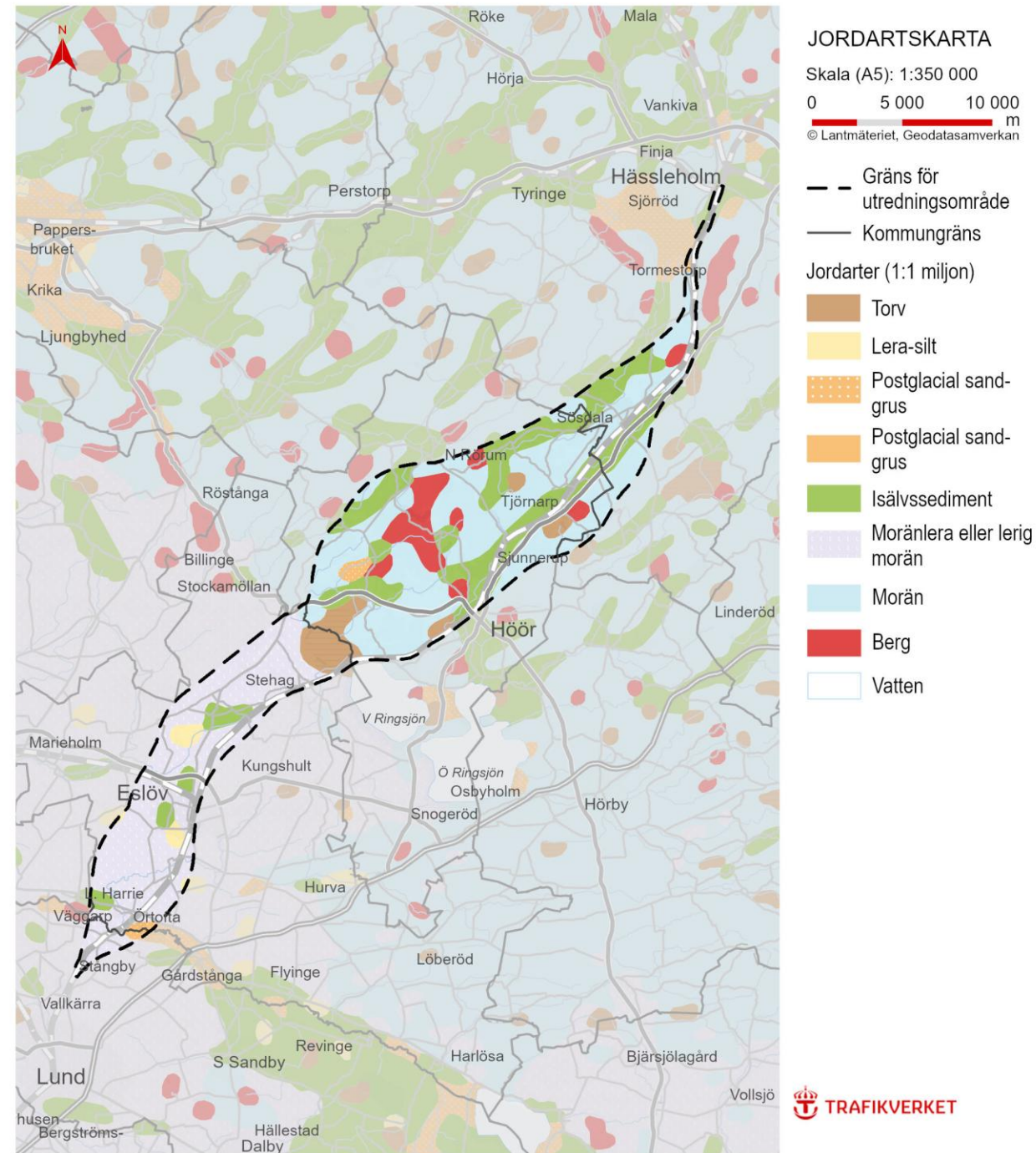
Jordarter

Utredningsområdet präglas av tydliga geologiska variationer mellan södra och norra delen. I söder dominerar bördiga lerjordar och mäktiga jordlager som ger upphov till ett storskaligt, böljande odlingslandskap. Söder om Ringsjöarna domineras terrängen av morängrovlera.

Inom områdets norra delar utgörs landskapets dominerande former av flera urbergshorstar som sträcker sig i nordväst-sydöstlig riktning. Jordtäcket här utgörs av sandig morän och isälvsediment i form av åsar, kullar och dalfyllnad, bestående av grusiga, sandiga och delvis blockrika sediment.

Olika jordarter har olika förmåga att släppa igenom och lagra vatten, vilket påverkar grundvattenförhållandena i området. I den södra delen av utredningsområdet förekommer lermorän, som är en tät jordart med låg genomsläpplighet. Sand är däremot mer genomsläppligt och vatten kan transporteras betydligt snabbare. Skillnaderna mellan jordarterna påverkar bland annat hur snabbt regnvatten och dagvatten kan infiltrera marken och nå grundvattnet.

Sammantaget kommer en järnväg inom utredningsområdet skära genom flera jordarter, vilket innebär att lokala markförhållanden snarare än övergripande geologi blir styrande för fortsatt planering.



Geologi

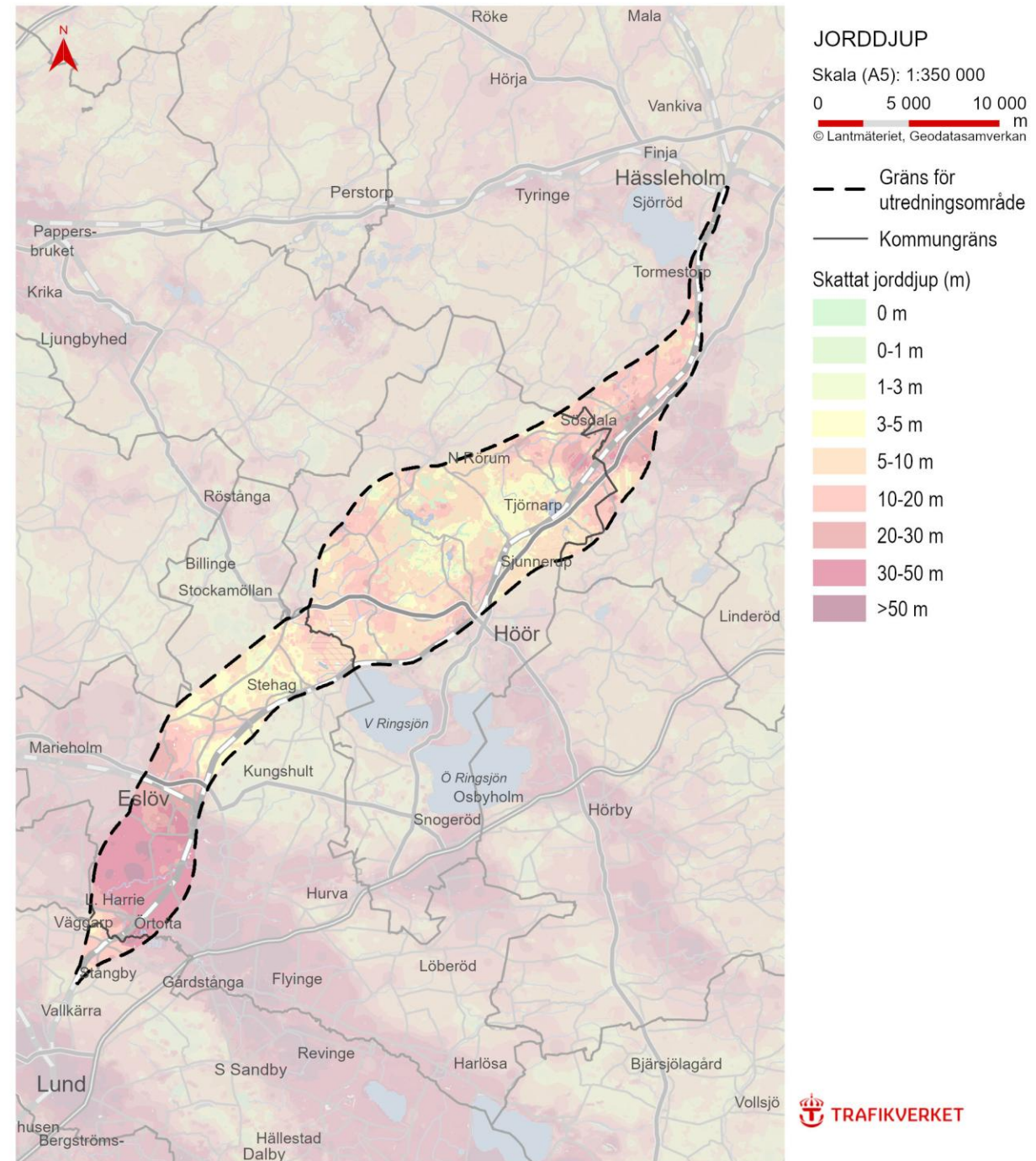
Jorddjup

Det är ett varierande jorddjup inom utredningsområdet.

I de norra delarna är jorddjupet omkring 0-10 m, men större jorddjup kan förekomma lokalt. Större jorddjup förekommer bland annat vid och öster om Sösdala.

I den mellersta delen av utredningsområdet förekommer främst morän och isälvsediment som når ett djup på ca 20 m. Det förekommer även partier där berg går i dagen och jorddjupet därmed är litet.

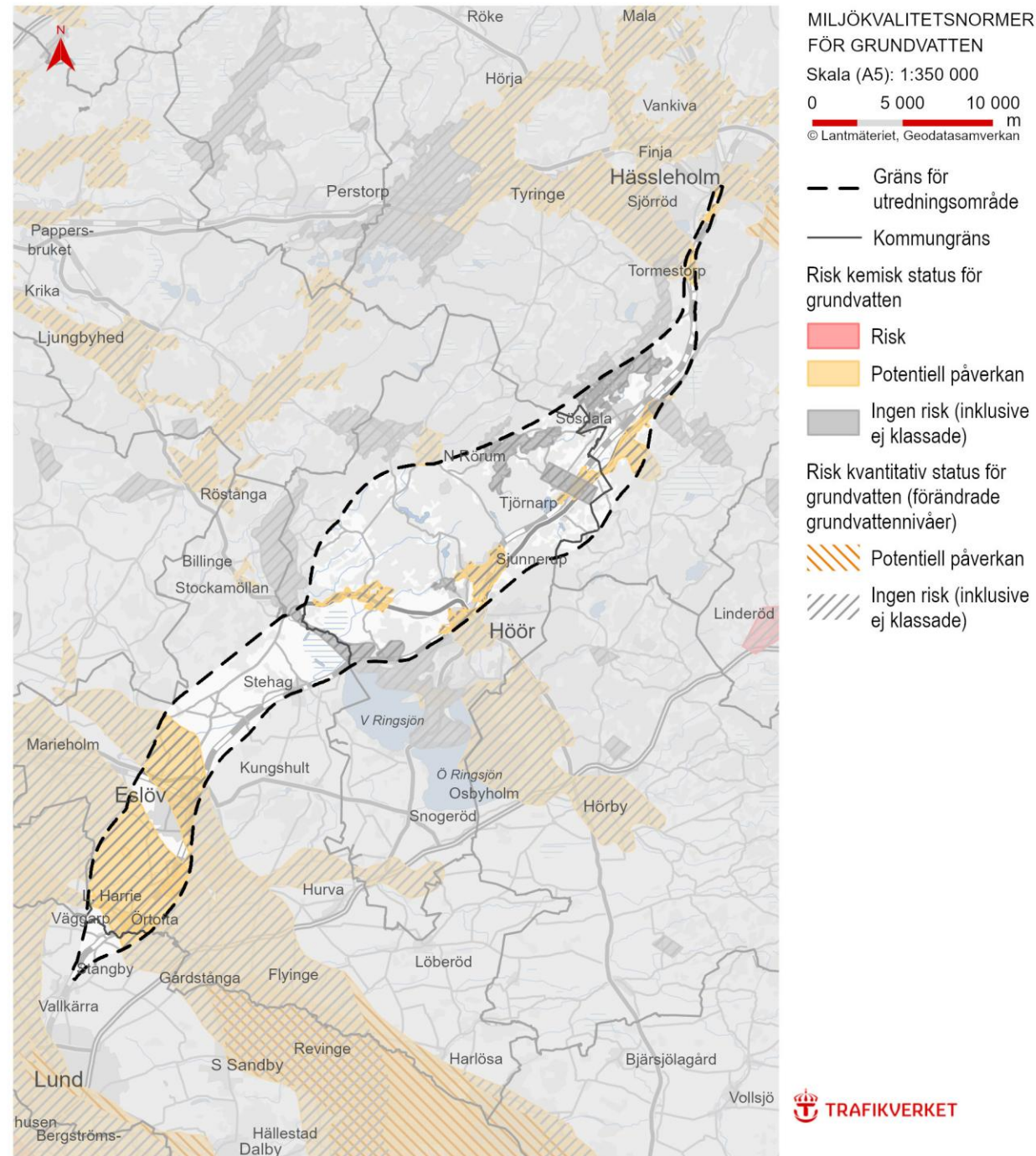
I utredningsområdets södra del är jorddjupet större och uppnår på sina platser ca 50 m.



Grundvatten

Miljö kvalitetsnormer

Grundvattenförekomsterna inom utredningsområdet omfattas av miljö kvalitetsnormer enligt vattenförvaltningsförordningen (2004:660). Miljö kvalitetsnormerna innebär att grundvattnet ska uppnå minst god kemisk och kvantitativ status samt att ingen försämring av status får ske.



Utredningsprocess

Innehåll

- Introduktion till samrådet
- Lund - Hässleholm, två nya spår
- Lokaliseringsutredningen
- Resultat skede 1: Möjlig yta för lokalisering av två nya spår
- Förutsättningar
- Utredningsprocessen
 - Prioritering av värden utifrån förutsättningar
 - Avgränsning inom utredningsområdet för att skapa kvarvarande yta
 - Motiveringar till varför värden inom kvarvarande yta inte kunnat väljas bort i detta skede
- Kommande arbete

Utredningsprocess: Prioritering av värden utifrån förutsättningar

Metod för prioritering av värden

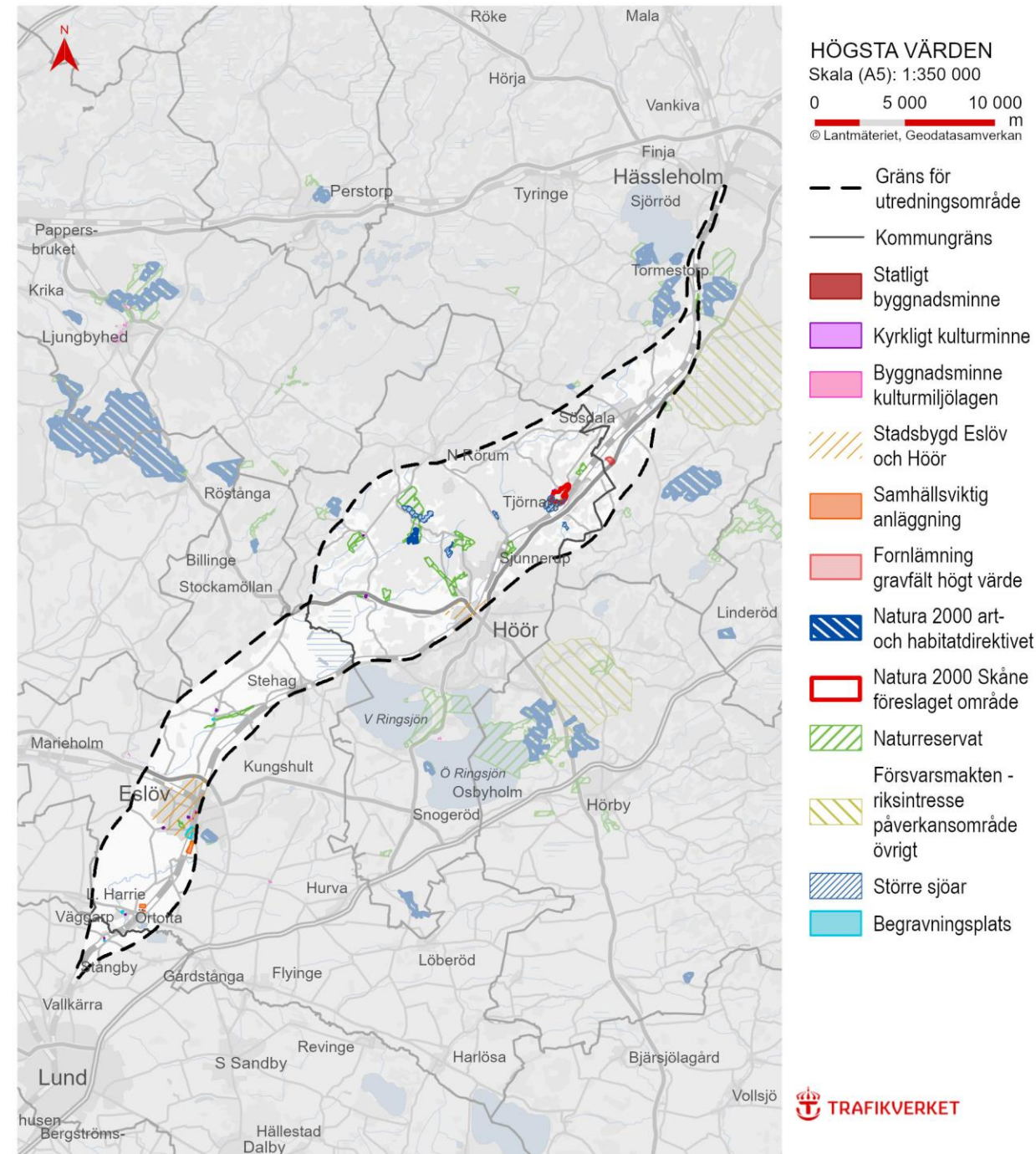
Utifrån framtagna förutsättningar har värden i området identifierats, analyserats, bedömts och prioriterats, vilket successivt har lett till att avgränsningar har gjorts inom utredningsområdet.

Inledningsvis har de starkast skyddade områdena, de högsta värdena och de direkt styrande tekniska förutsättningarna identifierats och använts för att göra avgränsningar inom utredningsområdet. Därefter har ytterligare värden beaktats, liksom områden där flera värden sammanfaller samt platser som kräver att teknisk anpassning görs. Detta har lett till ytterligare avgränsningar.

Identifiering av de högsta värdena

Värden har identifierats utifrån följande förutsättningar:

- Om värdet
 - 1) är skyddat enligt nationell eller internationell lagstiftning och där det är troligt att tillstånd för påverkan inte kommer ges eller
 - 2) påverkas så mycket att konsekvenserna av ett intrång blir orimligt höga.
- Större orter (över 10 000 invånare) som utgör regionalt viktiga stationsorter.
- Samhällsviktiga anläggningar med tillhörande funktionella ytor som är nödvändiga för drift, säkerhet och framtida utveckling, till exempel större reningsverk och kraftvärmeverk.
- Större sjöar.



Identifiering av ytterligare värden

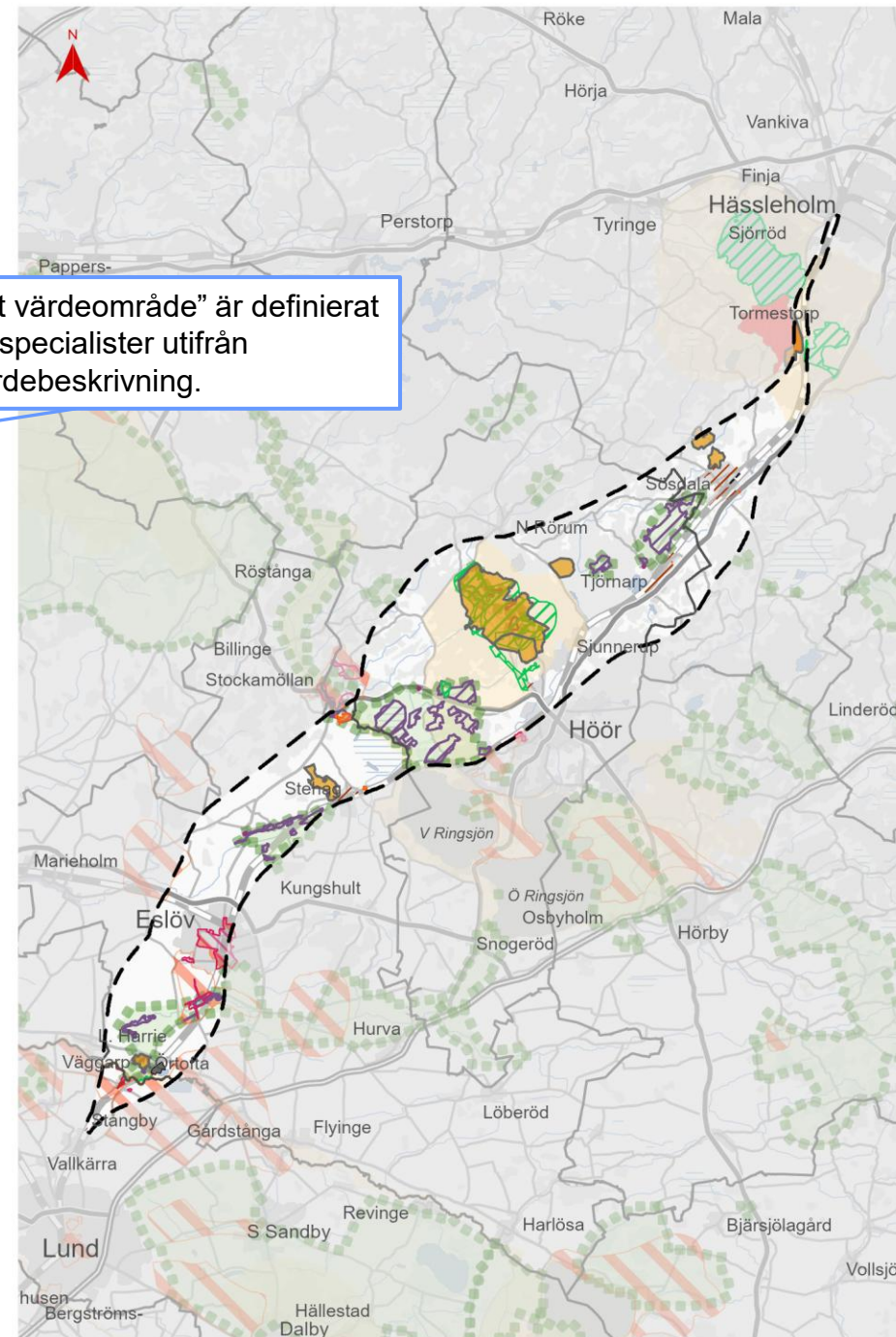
Ytterligare värden omfattar dels värden som bedömts vara så starka att de på egen hand kan utgöra grund för avgränsning av den kvarvarande ytan, dels de viktigaste sammanfallande värdena som bedömts utgöra grund för avgränsning av den kvarvarande ytan.

Följande värden har kartlagts:

- Riksintresse Friluftsliv, utvalt värdeområde
- Riksintresse Naturmiljö, utvalt värdeområde
- Riksintresse Kulturmiljövård, utvalt värdeområde
- Större tillståndspliktig industri
- Övergiven kyrka/kapell/begravningsplats, registrerad som fornlämning
- Begravningsplatser som inte omfattas av kulturmiljölagen
- Höga naturvärden (klass 1) från länsstyrelsen Naturvärdesöversikt 2022
- Områden som i respektive kommuns översiktsplan redovisas som stadsbygd, funktionsblandad eller mångfunktionell bebyggelse, mindre orter
- Samhällsviktiga anläggningar, till exempel mindre reningsverk
- Sammanfallande värden

Begreppet "utvalt värdeområde" är definierat av utredningens specialister utifrån riksintressets värdebeskrivning.

Områden med värden av olika karaktär som helt eller delvis överlappar. Sammanfallande värden kan innehålla olika typer av värden, exempelvis värden utpekade av kommunerna, stora natur- och rekreationsvärden, fornminnen eller sociala värden.



YTTERLIGARE VÄRDEN

Skala (A5): 1:350 000

0 5 000 10 000 m
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

- Gräns för utredningsområde
- Kommungräns
- Riksintesse kulturmiljövård, utvalt värdeområde
- Riksintesse friluftsliv, utvalt värdeområde
- Riksintesse naturvård, utvalt värdeområde
- Länsstyrelsen naturvärdesöversikt 2022, klass 1
- Kyrka/kapell
- Stadsbygd övriga tätorter
- Samhällsviktig anläggning
- Större tillståndspliktig industri
- Sammanfallande värden
- Riksintesse friluftsliv
- Riksintesse naturvård
- Riksintesse kulturmiljövård

Kommunvis redovisning av värden

Kommande sidor visar värden i respektive kommun. Det finns en sida för Hässleholms kommun, två sidor för Höör och Eslövs kommun samt en sida för Lunds kommun.

I kartorna visas de värden som projektet identifierat och valt att ta med som underlag för bortval av ytor inom utredningsområdet där det inte är lämpligt att anlägga järnväg.

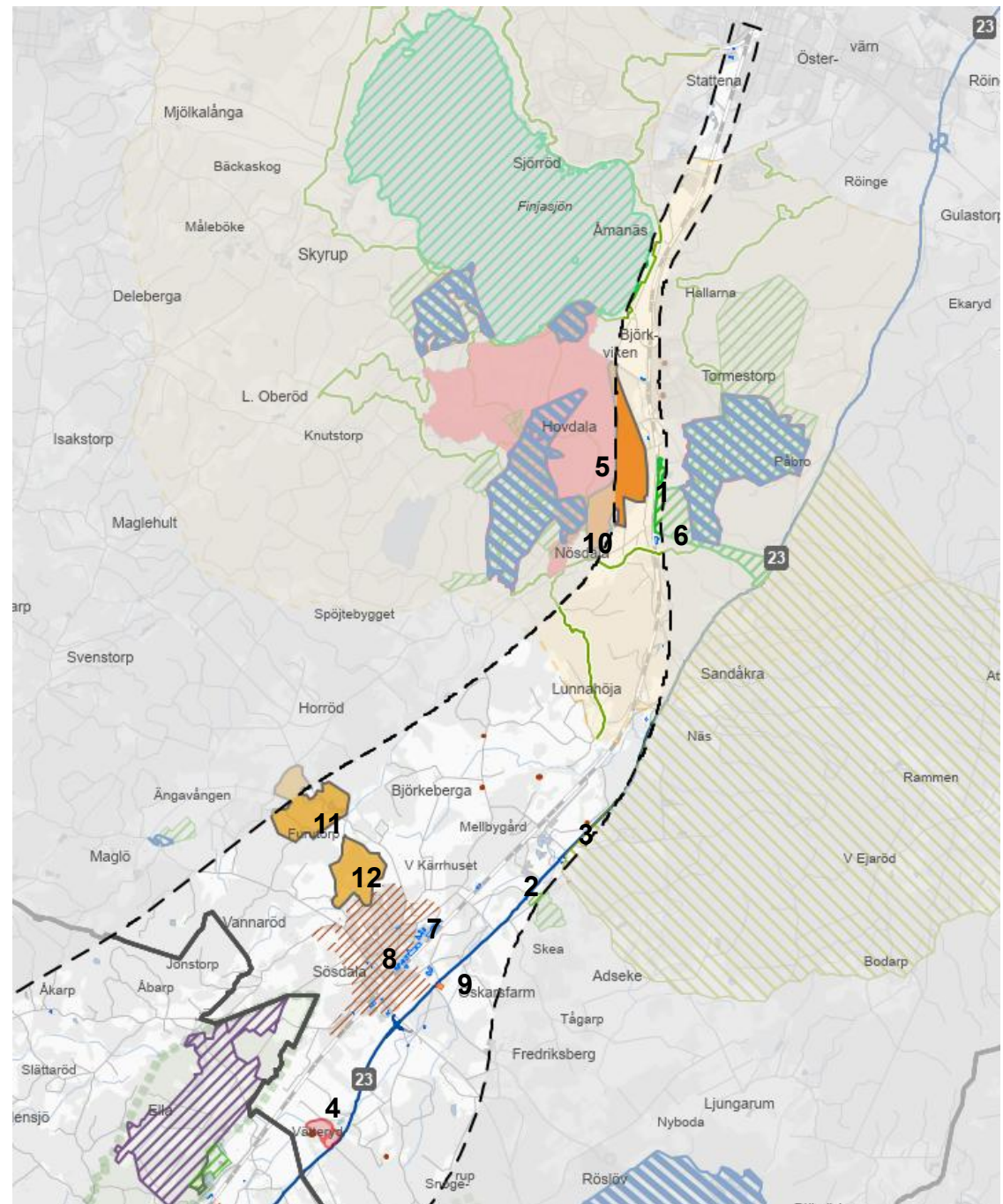
Identifierade värden i Hässleholms kommun

Högsta värdena

Nr	Namn	Värde
1	Göingeåsen	Naturreservat
2	Norra Mellby	Naturreservat
3	TM0525	Försvarsmakten – Riksintresse påverkansområde Övrigt
4	RAÄ Fornlämning: Gravfält L1990:1893 och Boplats L1990:2011	Fornlämning yta

Ytterligare värden och sammanfallande värden

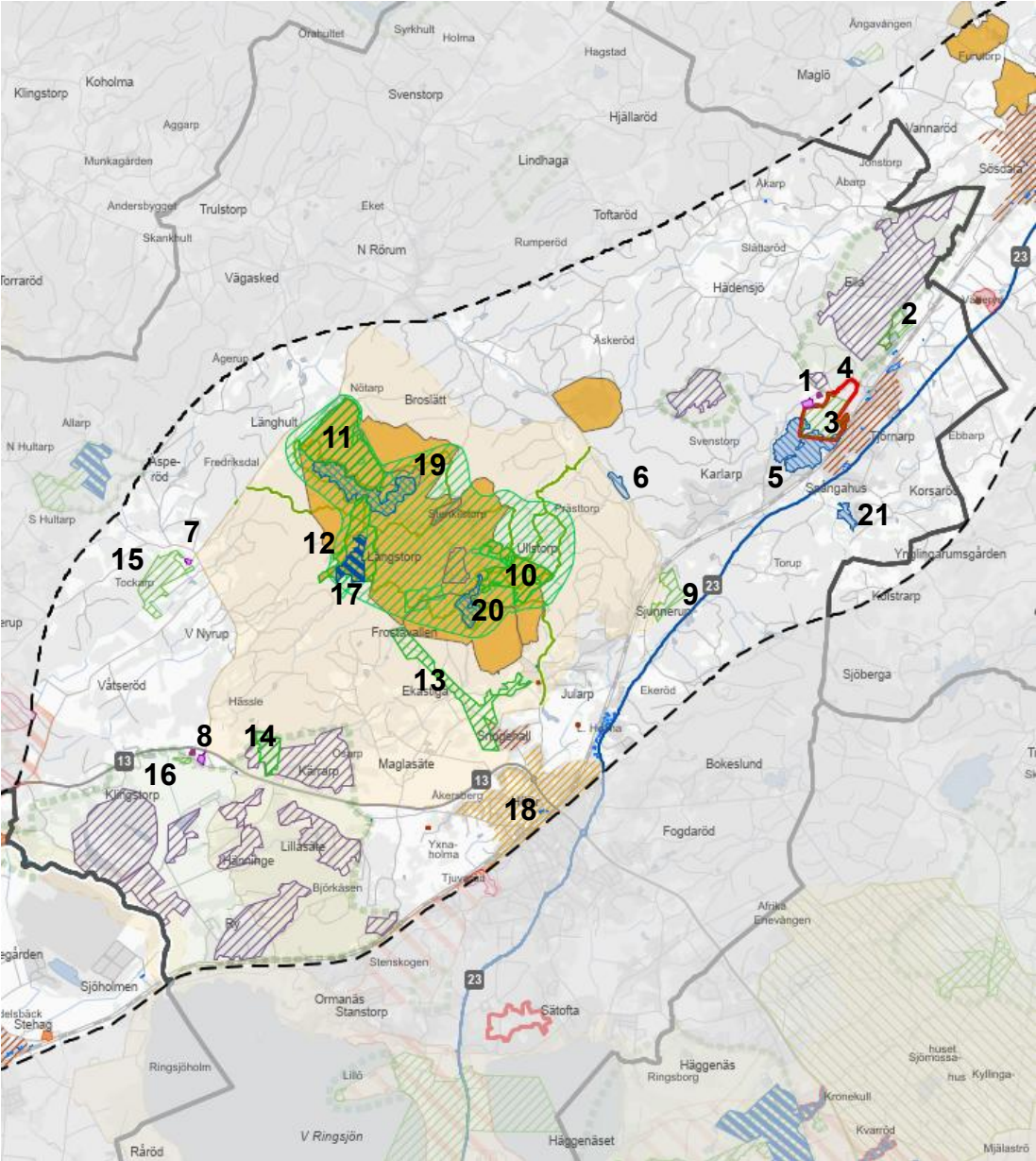
Nr	Namn	Värde
5	Hovdala-fältet och Hovdalaån	Klass 1, Länsstyrelsen Naturvärdesöversikt 2022
6	Hovdala-Finjasjön	Riksintresse friluftsliv, utvalt värdeområde. Utpekat som regionalt viktigt friluftslivsområde i Skånes Friluftslivsplattform
7	Backer AB, Sösådal	Större tillståndspliktig industri
8	Sösådal	Stadsbygd, övriga tätorter
9	Sösådal avloppsreningsverk	Samhällsviktig anläggning
10	Äspehöjden	Sammanfallande värde: Naturmiljö, kulturmiljö, friluftsliv, ekosystemtjänster, landskap och utpekat av kommunen
11	Lillsjödal lägergård	Sammanfallande värde: Naturmiljö, friluftsliv, ekosystemtjänster, sociala värden och utpekat av kommunen
12	Vannaröd	Sammanfallande värde: Naturmiljö, kulturmiljö, ekosystemtjänster, sociala värden och utpekat av kommunen



Identifierade värden i Höörs kommun (1)

Högsta värdena

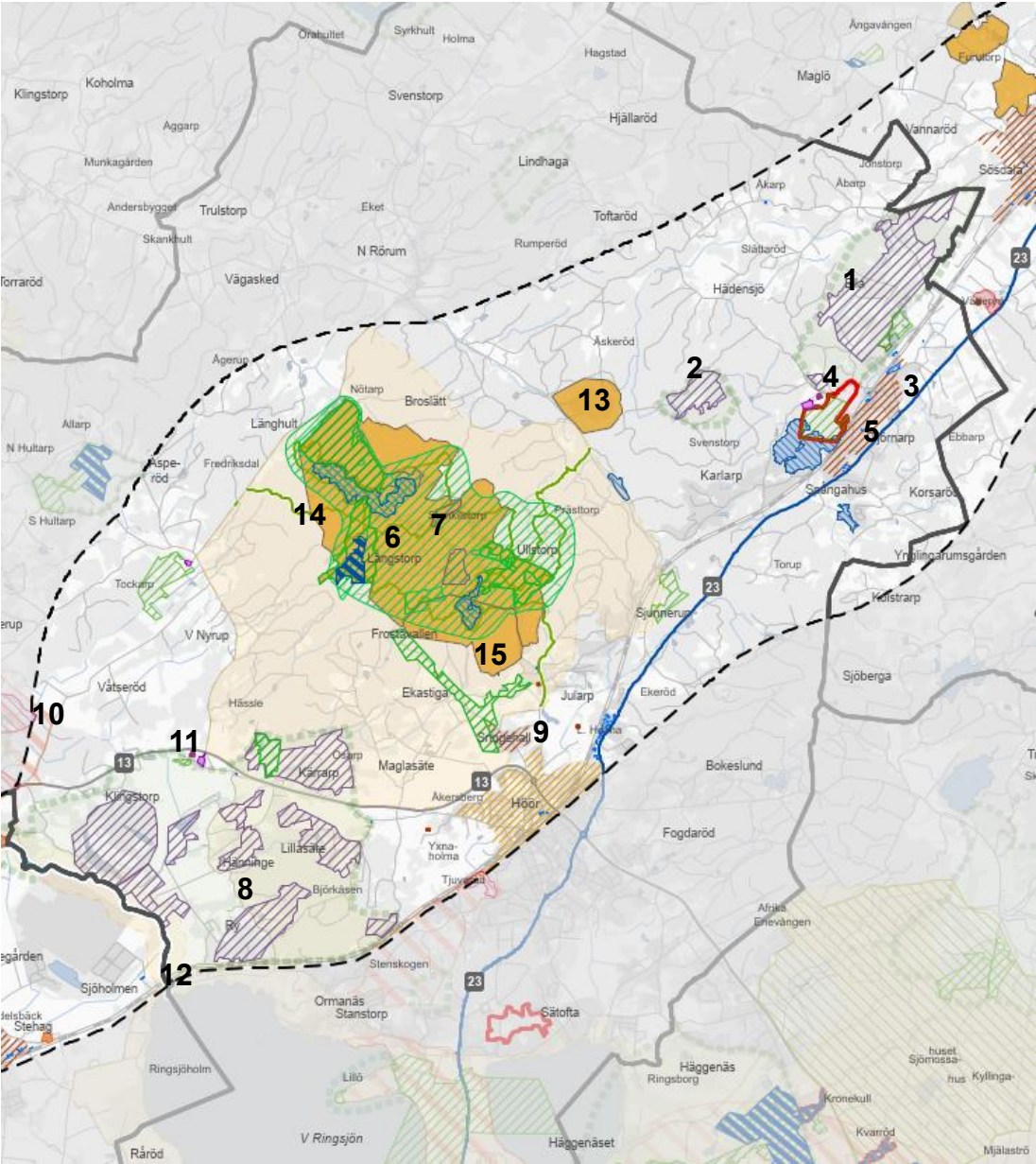
Nr	Namn	Värde
1	Tjörnarps kyrka med kyrkogård	Kyrkligt kulturminne
2	Tegeldammarna/Lergravarna	Naturreservat
3	Prästabonnaskogen	Naturreservat
4	Tjörnap, föreslaget Natura 2000-område	Natura 2000 Art- och habitatdirektivet
5	Tjörnapasjön	Sjö
6	Prästtorpasjön	Sjö
7	Hallaröds kyrka med kyrkogård	Kyrkligt kulturminne
8	Munkarps kyrka med kyrkogård	Kyrkligt kulturminne
9	Sjunnerup	Naturreservat
10	Ullstorp	Naturreservat
11	Dagstorp	Naturreservat
12	Bjäret	Naturreservat
13	Ekastiga	Naturreservat
14	Munkarps fålad	Naturreservat
15	Hallaröd	Naturreservat
16	Munkarps jär	Naturreservat
17	Bjäret	Natura 2000 Art- och habitatdirektivet
18	Höör	Stadsbygd
19	Dagstorpssjön	Sjö
20	Vaxsjön	Sjö
21	Korsaröd-sjön	Sjö



Identifierade värden i Höörs kommun (2)

Ytterligare värden och sammanfallande värden

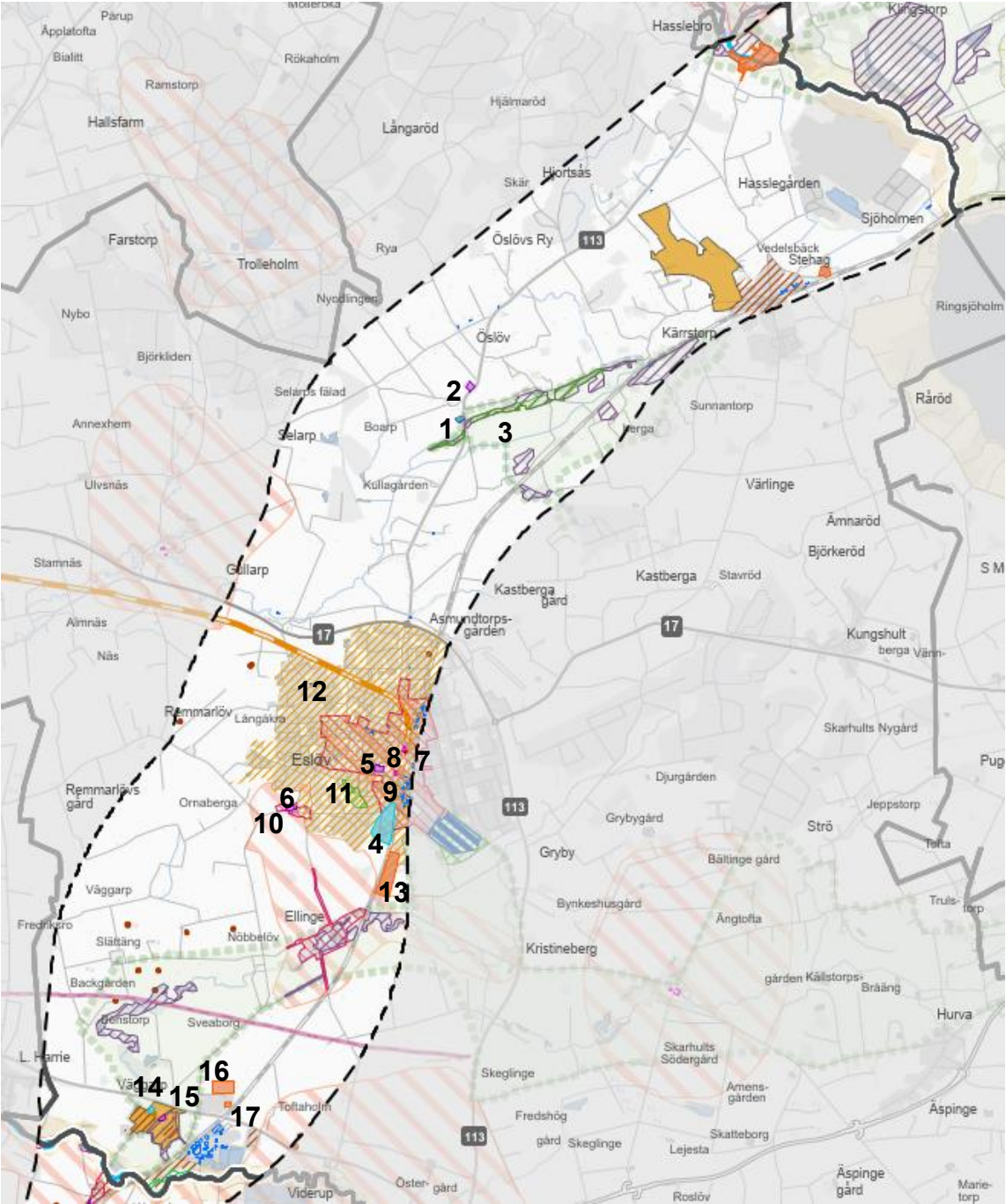
Nr	Namn	Värde
1	Ella, del av Linderödsåsen	Riksintresse naturvård, utvalt värdeområde (2 st.)
2	Svenstorps mosse, del av Linderödsåsen	Riksintresse naturvård, utvalt värdeområde
3	Tjörnarps avloppsreningsverk	Samhällsviktig anläggning
4	Tjörnarps gamla kyrkoruin	Kyrka/kapell
5	Tjörnarp	Stadsbygd, övriga tätorter
6	Frostavallen-Ringsjön-Fulltofta	Riksintresse friluftsliv, utvalt värdeområde (8 st.).
7	Dagstorp- del av Linderödsåsen	Riksintresse naturvård, utvalt värdeområde (3 st.)
8	Rönneåns dalgång -Ageröds mosse	Riksintresse naturvård, utvalt värdeområde(9st)
9	Snogehall	Stadsbygd, övriga tätorter
10	Stockamöllan- Vittseröd - Stenskogen/Stanstorp	Riksintresse kulturmiljövård, utvalt värdeområde(4st)
11	Ödekyrkogård vid Munkarps kyrka	Kyrka, kapell
12	Regleringsdamm och sluss	Samhällsviktig anläggning
13	Bergtäkt söder om Åskeröds gård	Sammanfallande värde: Naturmiljö och naturresurs
14	Frostavallen strövområde	Sammanfallande värde: Naturmiljö, kulturmiljö, friluftsliv, ekosystemtjänster, landskap, sociala värden och utpekade av kommunen
15	Frostavallen, besökscenter och djurpark Höör	Sammanfallande värde: Naturmiljö, kulturmiljö, djurpark, friluftsliv/rekreation, utpekade av kommunen



Identifierade värden i Eslövs kommun (1)

Högsta värdena

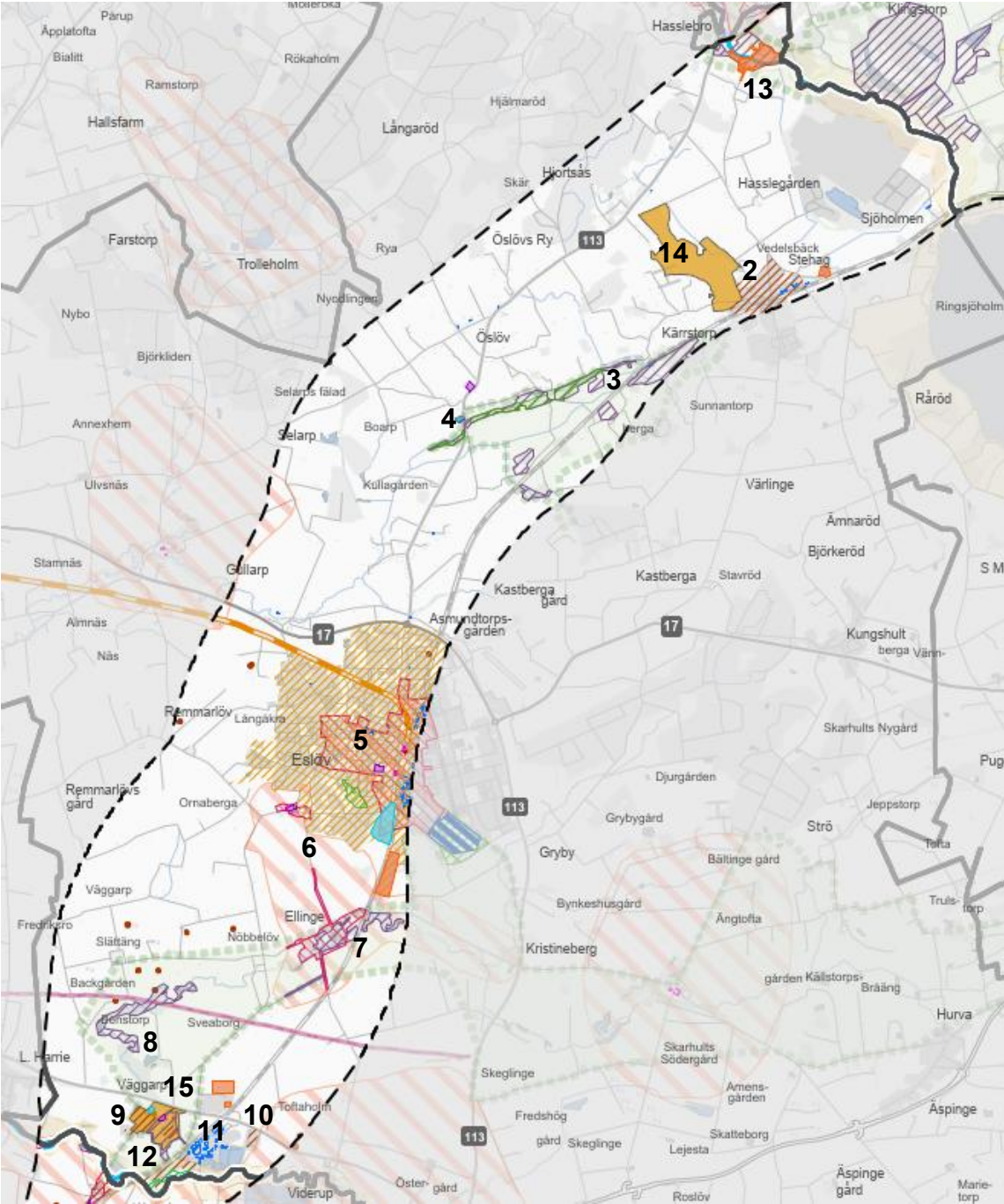
Nr	Namn	Värde
1	Begravningsplats vid Bosarps gamla kyrka, L1989:9756.	Begravningsplatser kulturmiljölagen
2	Bosarps kyrka med kyrkogård	Kyrkligt kulturminne
3	Bosarps Jär	Naturreservat
4	Begravningsplats vid Ljusets kapell	Begravningsplatser kulturmiljölagen
5	Eslövs kyrka med kyrkogård	Kyrkligt kulturminne
6	Västra Sallerups kyrka med kyrkogård.	Kyrkligt kulturminne
7	Perrongtak och gångtunnel vid Eslövs station.	Statligt byggnadsminne
8	Eslövs station	Byggnadsminne kulturmiljölagen
9	Eslövs Medborgarhus	Byggnadsminne kulturmiljölagen
10	Västra Sallerups prästgård	Byggnadsminne kulturmiljölagen
11	Eslövs allmänning	Naturreservat
12	Eslöv	Stadsbygd
13	Ellinge avloppsreningsverk	Samhällsviktiga anläggningar
14	Örtofta nya begravningsplats	Begravningsplatser kulturmiljölagen
15	Örtofta kyrka med kyrkogård	Kyrkligt kulturminne
16	Örtofta kraftvärmeverk 2 byggnation pågår	Samhällsviktiga anläggningar
17	Örtofta kraftvärmeverk 1 befintligt	Samhällsviktiga anläggningar



Identifierade värden i Eslövs kommun (2)

Ytterligare värden och sammanfallande värden

Nr	Namn	Värde
1	Stehags avloppsreningsverk	Samhällsviktig anläggning
2	Stehag	Stadsbygd, övriga tätorter
3	Hemmingsberga	Riksintresse naturvård, utvalt värdeområde (6 st.)
4	Bosarps kyrkoruin	Kyrka kapell
5	Eslöv	Riksintresse kulturmiljövård, utvalt värdeområde
6	Ellinge- Västra Sallerup	Riksintresse kulturmiljövård, utvalt värdeområde (2st)
7	Bråån	Riksintresse naturvård, utvalt värdeområde (2st)
8	Bråån	Riksintresse naturvård, utvalt värdeområde (2st)
9	Väggarp	Stadsbygd, övriga tätorter
10	Toftaholm	Stadsbygd, övriga tätorter
11	Örtofta sockerbruk	Större tillståndspliktiga industrier
12	Örtofta	Stadsbygd, övriga tätorter
13	Anstalten Ringsjön	Samhällsviktig anläggning
14	Gyaskogen	Sammanfallande värde: Naturmiljö, friluftsliv, ekosystemtjänster, klimat, sociala värden och utpekat av kommunen
15	Väggarp och Örtofta	Sammanfallande värde: Naturmiljö, kulturmiljö, ekosystemtjänster, friluftsliv, landskap och utpekat av kommunen



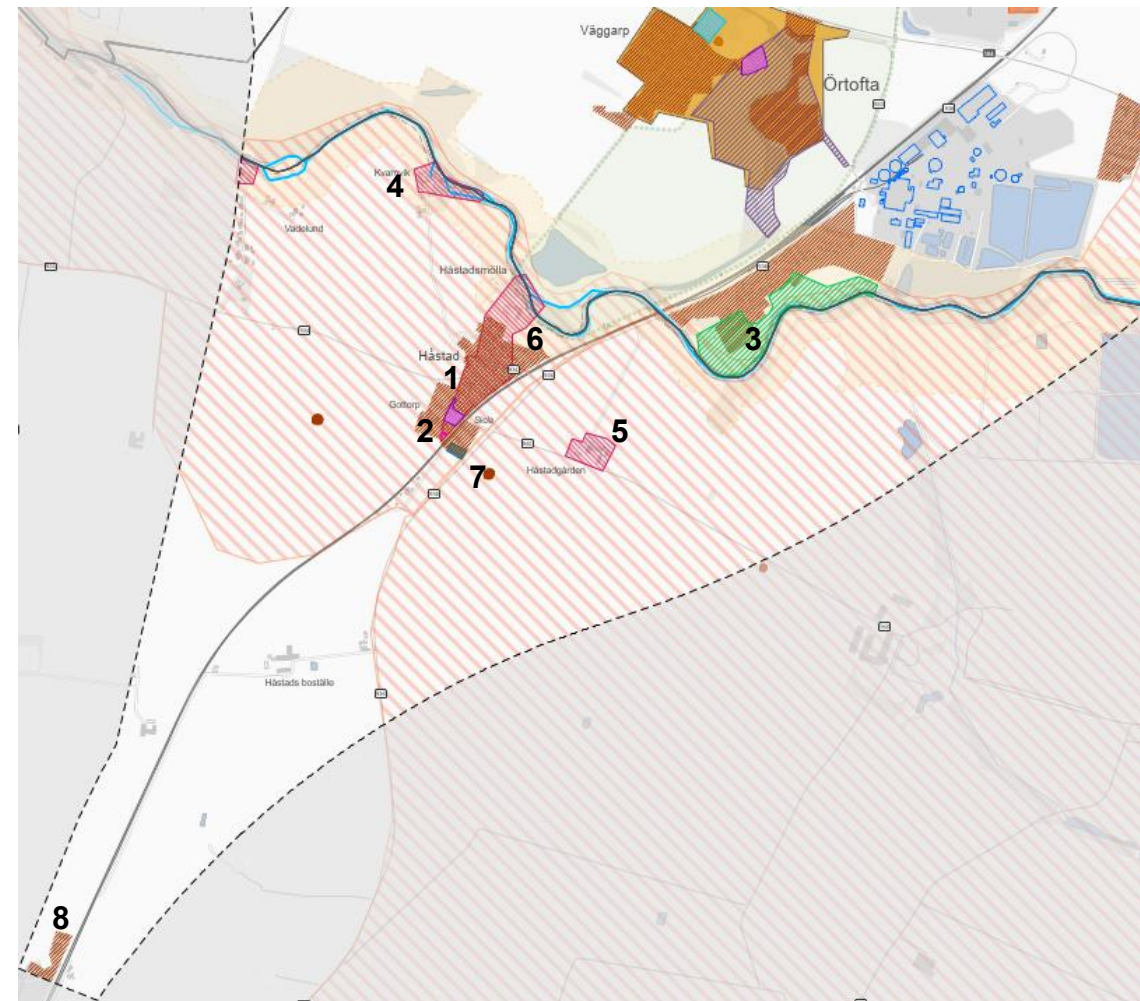
Identifierade värden i Lunds kommun

Högsta värdena

Nr	Namn	Värde
1	Håstad kyrka med kyrkogård.	Kyrkligt kulturminne
2	Banvaktarstugan i Håstad	Byggnadsminne kulturmiljölagen

Ytterligare värden och sammanfallande värden

Nr	Namn	Värde
3	Kävlingeån från Vombsjön till Bjärred	Riksintresse friluftsliv, utvalt värdeområde
4	Lackalänga-Västra Hoby	Riksintresse kulturmiljövård, utvalt värdeområde (3st)
5	Svenstorp-Viderup-Flyinge	Riksintresse kulturmiljövård, utvalt värdeområde
6	Håstad	Stadsbygd, övriga tätorter
7	Begravningsplats i anslutning till Håstad kyrka	Begravningsplats (ej KML)
8	Stångby	Stadsbygd, övriga tätorter



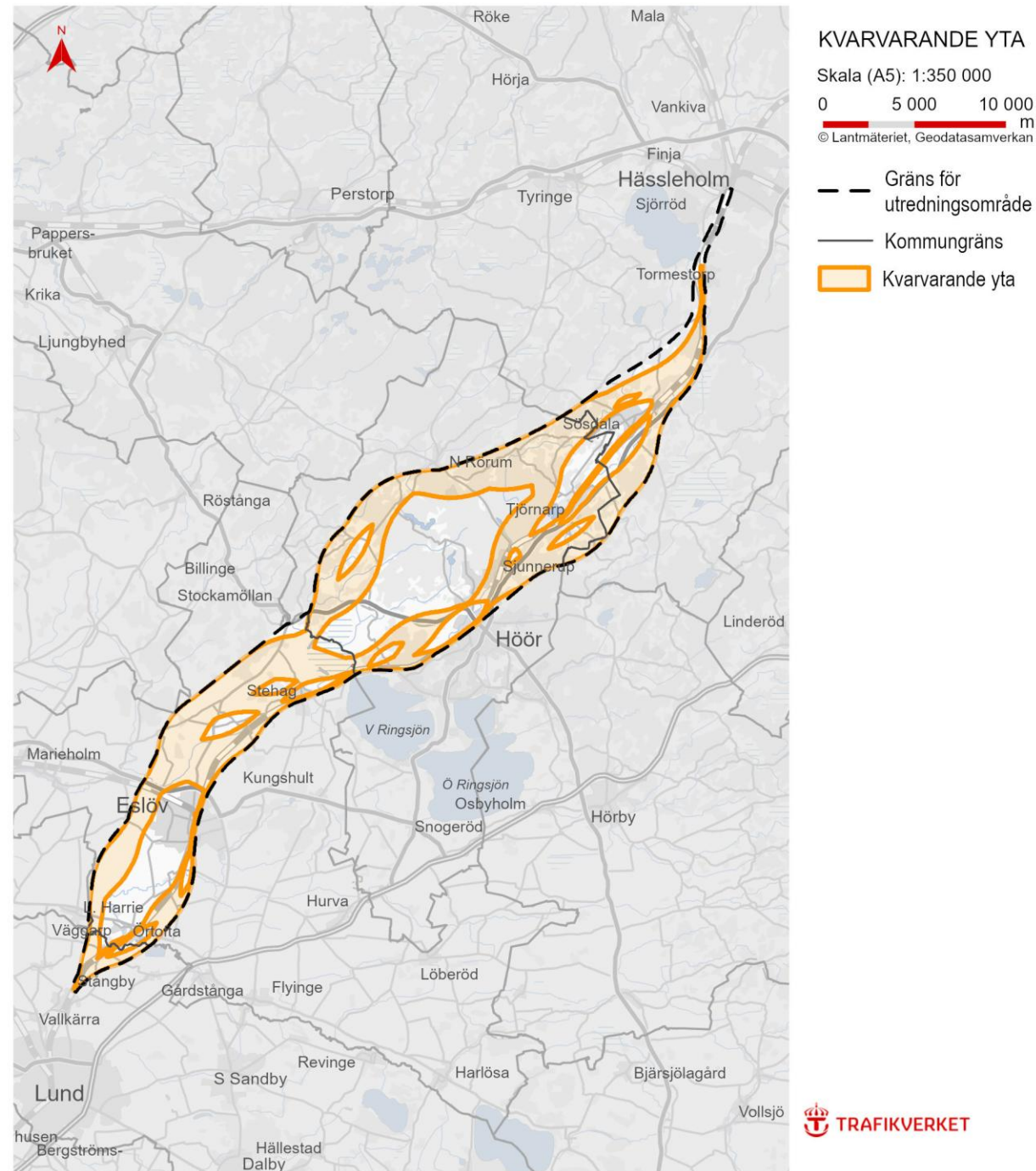
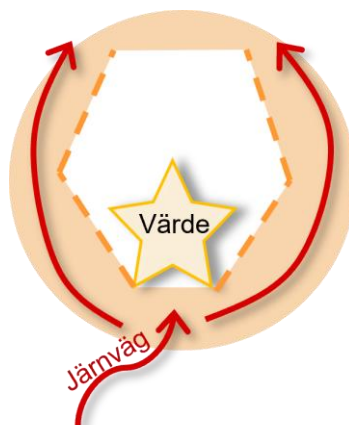
Utredningsprocess: Avgränsning inom utredningsområdet för att skapa kvarvarande yta

Avgränsning inom utredningsområdet

Prioritering av förutsättningar och värden samt avgränsningar inom utredningsområdet har lett fram till den kvarvarande ytan i utredningen, se figuren till höger. Genom dessa avgränsningar undviker den fortsatta utredningen ett stort antal mycket höga värden bland de som redovisades per kommun i föregående avsnitt.

På vissa platser har en större yta än bara värdet avgränsats bort. Det beror på att ytan "bakom" värdet ändå inte kan användas på grund av järnvägstekniska förutsättningar. Ett exempel på järnvägsteknisk förutsättning är krav på tågens hastighet, vilket avgör hur skarpa kurvorna kan vara. Områden kan också ha valts bort då det finns alternativa dragningar som skapar högre nytta till samma eller lägre omgivningspåverkan och/eller lägre kostnad.

En del av de identifierade värdena har inte kunnat väljas bort, och ingår därmed helt eller delvis i den kvarvarande ytan. Dessa värden presenteras på kommande sidor.



**Utredningsprocess: Motiveringar till
varför värden inom kvarvarande yta
inte kunnat väljas bort i detta skede**

Motiveringar till att prioriterade värden inte har avgränsats bort

Det finns en del värden kvar inom den kvarvarande ytan.

Orsakerna till att vissa värden fortsatt utreds är huvudsakligen för att

- säkerställa att samtliga principiella alternativ som ska utredas går att genomföra.
 - Två nya spår i fri sträckning utanför orterna Eslöv och Höör.
 - Två nya spår som delvis följer befintlig infrastruktur, inklusive alternativ med plattformar för nya spår i Höör och Eslöv.
 - Utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar.
- det ska vara tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att anlägga en järnväg inom utredningsområdet.

På vissa platser behöver fördjupade studier genomföras för att ta reda på om tekniska anpassningar är möjligt.

I kartorna på kommande sidor visas värden som ligger inom den kvarvarande ytan. Värdena är markerade i bilden och motiv till varför dessa områden finns kvar beskrivs i bubblorna. Kartor finns också på projektets hemsida. Teckenförklaring till kartorna finns nedan.

---	Gräns för utredningsområde		Statligt byggnadsminne
—	Kommungräns		Sjö för hänsyn
	Kvarvarande yta		Riksintresse friluftsliv utvalt värdeområde
	Begravningsplats kulturmiljölagen		Industribebyggelse
	Byggnadsminne kulturmiljölagen		Kyrka/kapell
	Försvarmakten - Riksintresse påverkansområde övrigt		Begravningsplats ej kulturmiljölagen
	Kyrkligt kulturminne		Riksintresse kulturmiljövård utvalt värdeområde
	Natura 2000 Art- och habitatdirektivet		Länsstyrelsen naturvärdesöversikt 2022, klass 1
	Naturresevat		Riksintresse naturvård utvalt värdeområde
	Natura 2000 Skåne föreslaget område		Sammanfallande värden
	Fornlämning gravfält högt värde		Riksintresse naturvård
	Samhällsviktig anläggning		Riksintresse kulturmiljövård
	Stadsbygd Eslöv och Höör		Riksintresse friluftsliv
	Stadsbygd övriga tätorter		

Värden inom den kvarvarande ytan i Hässleholms kommun

Sammanfallande värde: Lillsjödäl.

Avvägning behöver göras utifrån den övergripande nyttan i förhållande till omgivningspåverkan. Passagen förbi de sammanfallande värdena krävs för att inte begränsa det principiella alternativet i fri sträckning för tidigt i processen. Detaljstudier krävs för att hitta bästa eventuella passage mellan Lillsjödäl, Vannaröd och Sösdala.

Sammanfallande värde: Vannaröd.

Avvägning behöver göras utifrån den övergripande nyttan i förhållande till omgivningspåverkan. Passagen förbi de sammanfallande värdena krävs för att inte begränsa det principiella alternativet i fri sträckning för tidigt i processen. Detaljstudier krävs för att hitta bästa eventuella passage mellan Lillsjödäl, Vannaröd och Sösdala.

Naturresevat: Göingeåsen.

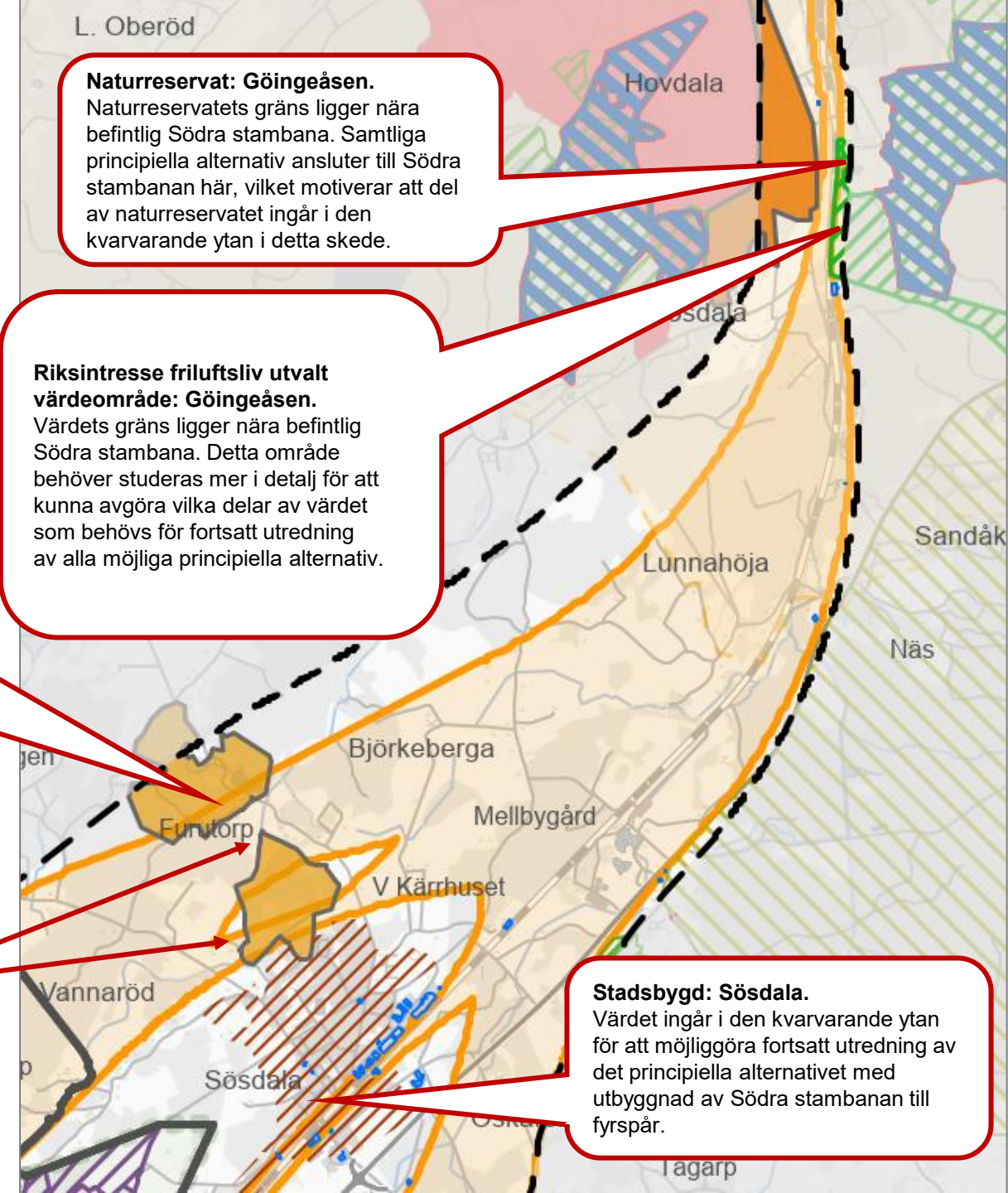
Naturresevatets gräns ligger nära befintlig Södra stambana. Samtliga principiella alternativ ansluter till Södra stambanan här, vilket motiverar att del av naturresevatet ingår i den kvarvarande ytan i detta skede.

Riksintresse friluftsliv utvalt värdeområde: Göingeåsen.

Värdets gräns ligger nära befintlig Södra stambana. Detta område behöver studeras mer i detalj för att kunna avgöra vilka delar av värdet som behövs för fortsatt utredning av alla möjliga principiella alternativ.

Stadsbygd: Sösdala.

Värdet ingår i den kvarvarande ytan för att möjliggöra fortsatt utredning av det principiella alternativet med utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar.



Värden inom den kvarvarande ytan i Höörs kommun (1/2)

Riksintresse friluftsliv utvalt värdeområde : Frostavallen samt Frostavallens strövområde.

Avvägning behöver göras utifrån den övergripande nyttan i förhållande till omgivningspåverkan.

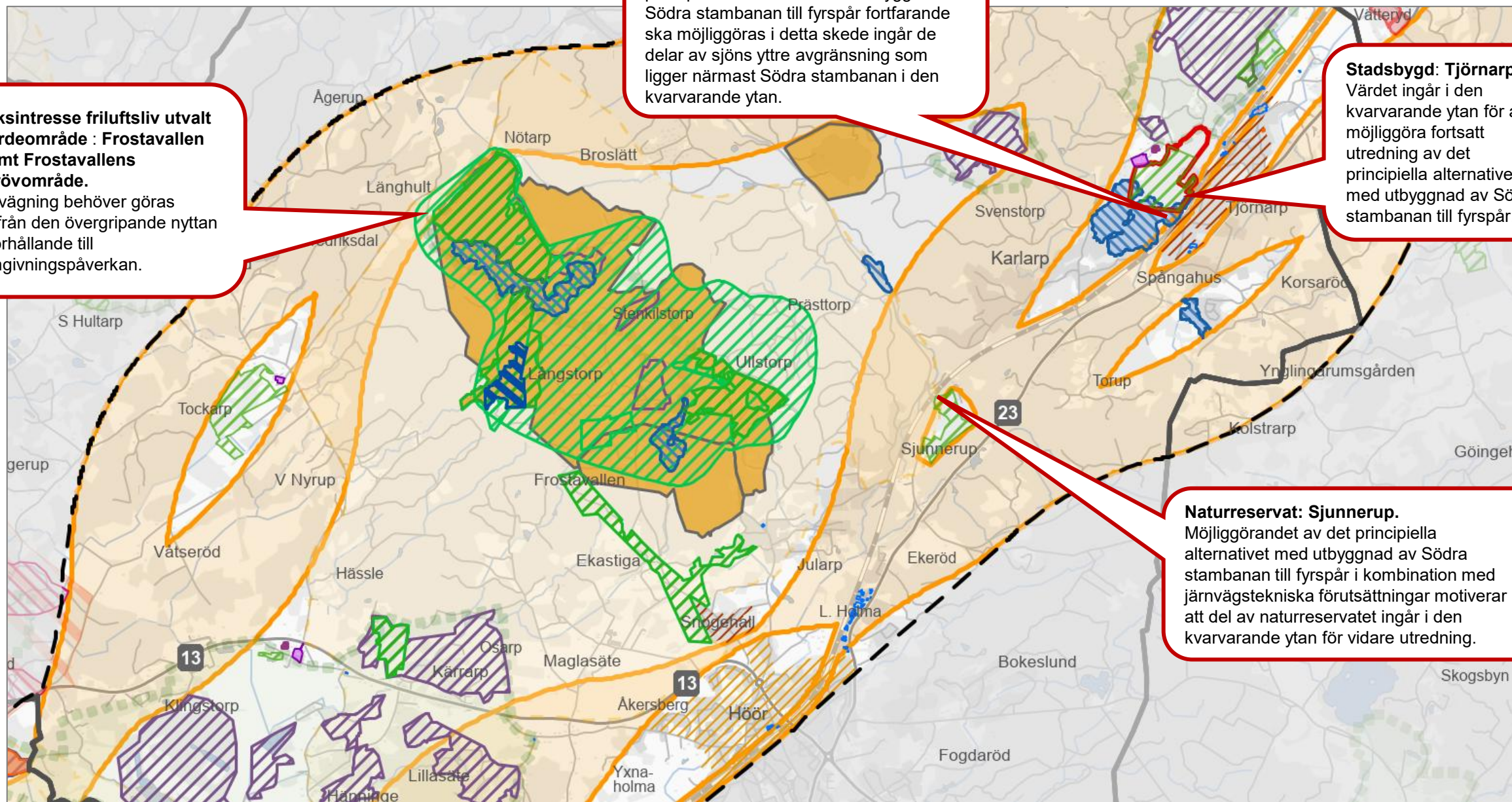
Sjöar: Tjörnarpasjön. För att det principiella alternativet med utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar fortfarande ska möjliggöras i detta skede ingår de delar av sjöns yttre avgränsning som ligger närmast Södra stambanan i den kvarvarande ytan.

Stadsbygd: Tjörnarp.

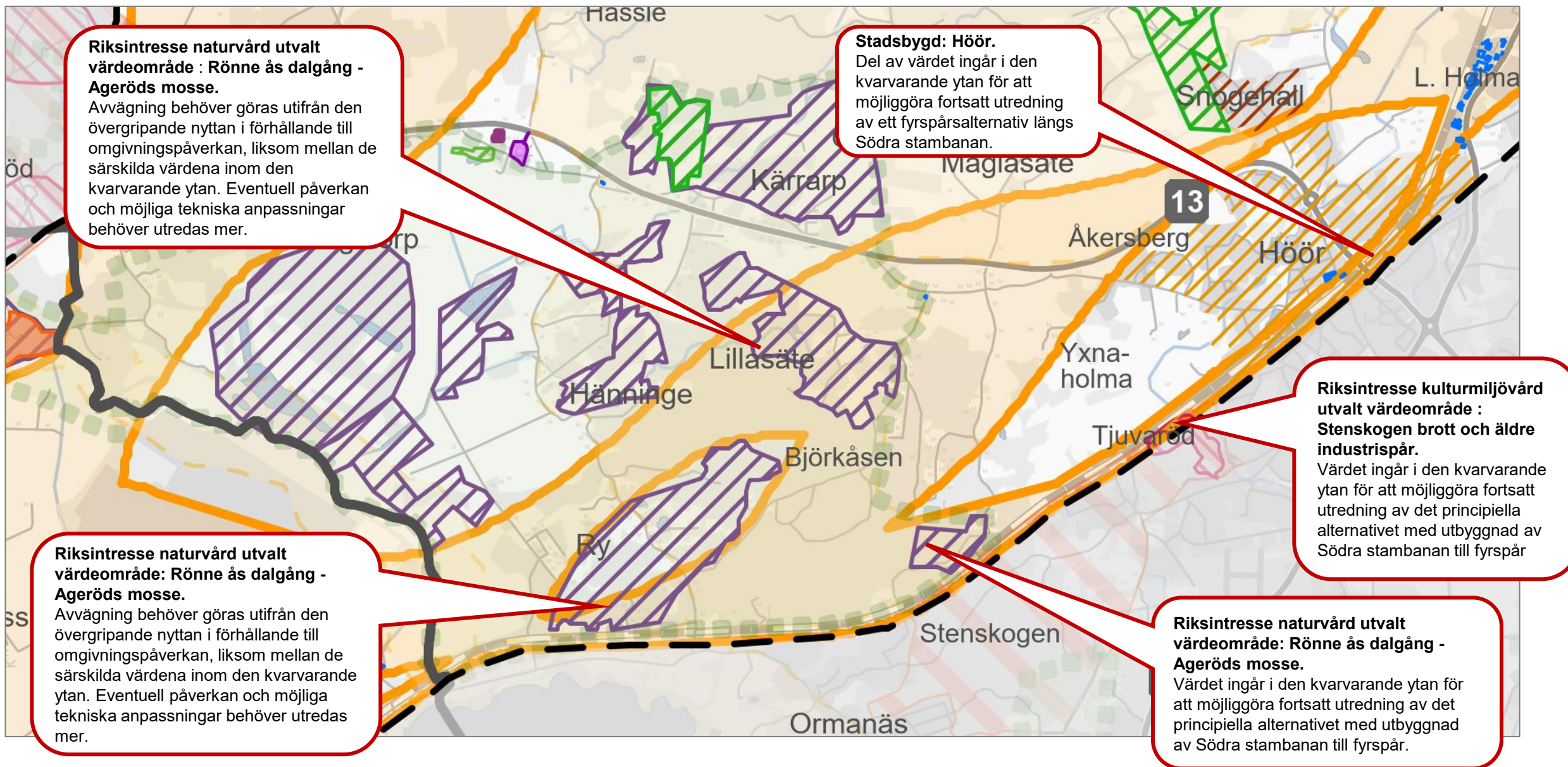
Värdet ingår i den kvarvarande ytan för att möjliggöra fortsatt utredning av det principiella alternativet med utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar.

Naturreservat: Sjunnerup.

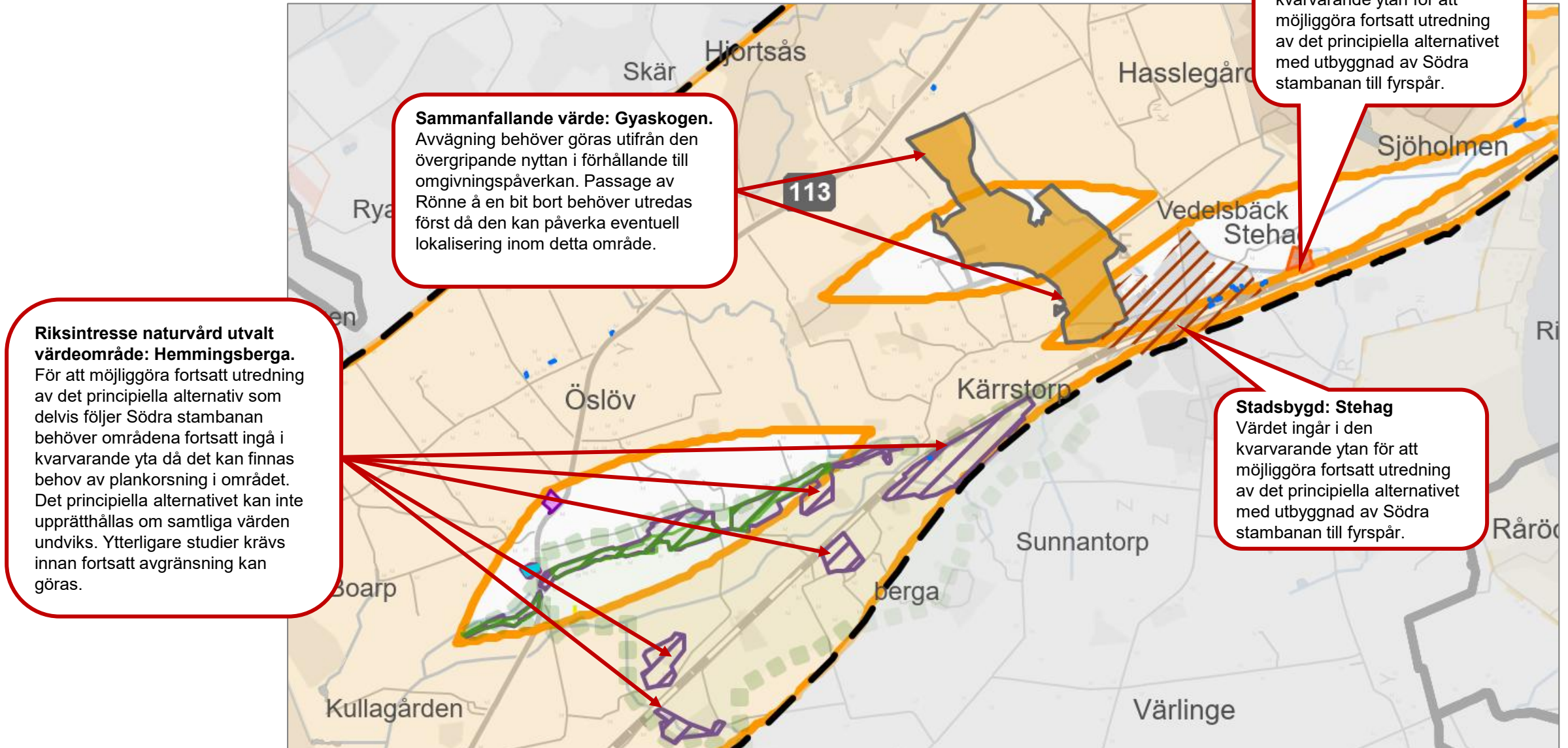
Möjliggörandet av det principiella alternativet med utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar i kombination med järnvägstekniska förutsättningar motiverar att del av naturreservatet ingår i den kvarvarande ytan för vidare utredning.



Värden inom den kvarvarande ytan i Höörs kommun (2/2)



Värden inom den kvarvarande ytan i Eslövs kommun (1/3)



Värden inom den kvarvarande ytan i Eslövs kommun (2/3)

Byggnadsminne

kulturmiljölagen: Eslöv station.

Värdet ingår i den kvarvarande ytan för att möjliggöra fortsatt utredning av det principiella alternativet med utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar.

Statligt byggnadsminne: Trappöverbyggnad och perrongtak i Eslöv.

Värdet ingår i den kvarvarande ytan för att möjliggöra fortsatt utredning det principiella alternativet med utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar.

Riksintresse kulturmiljövård utvalt värdeområde: Eslövs stad med dess koppling till järnvägen.

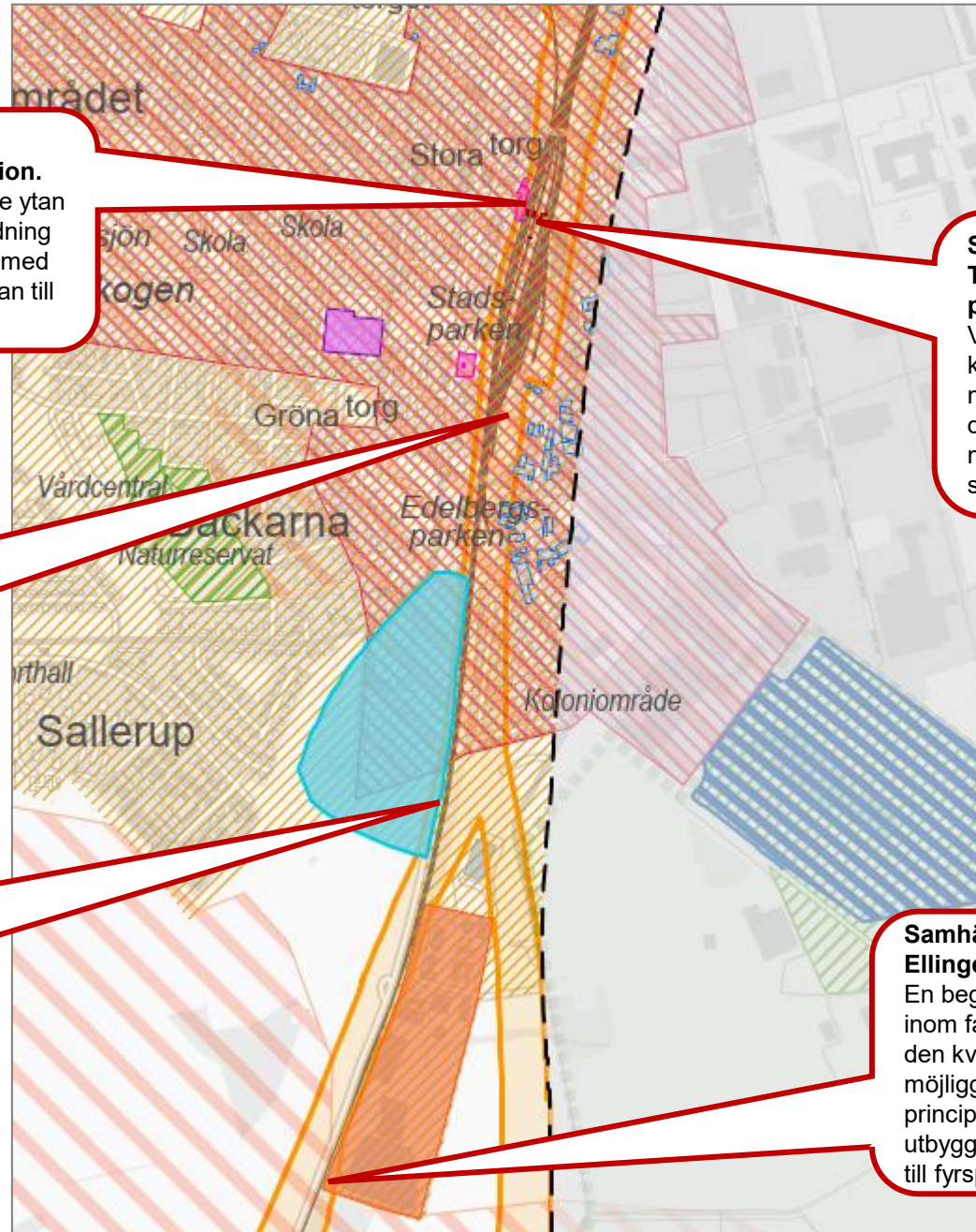
Värdet ingår i den kvarvarande ytan för att möjliggöra fortsatt utredning av ett fyrsparsalternativ längs Södra stambanan.

Begravningsplatser kulturmiljölagen: Begravningsplats vid Ljusets kapell.

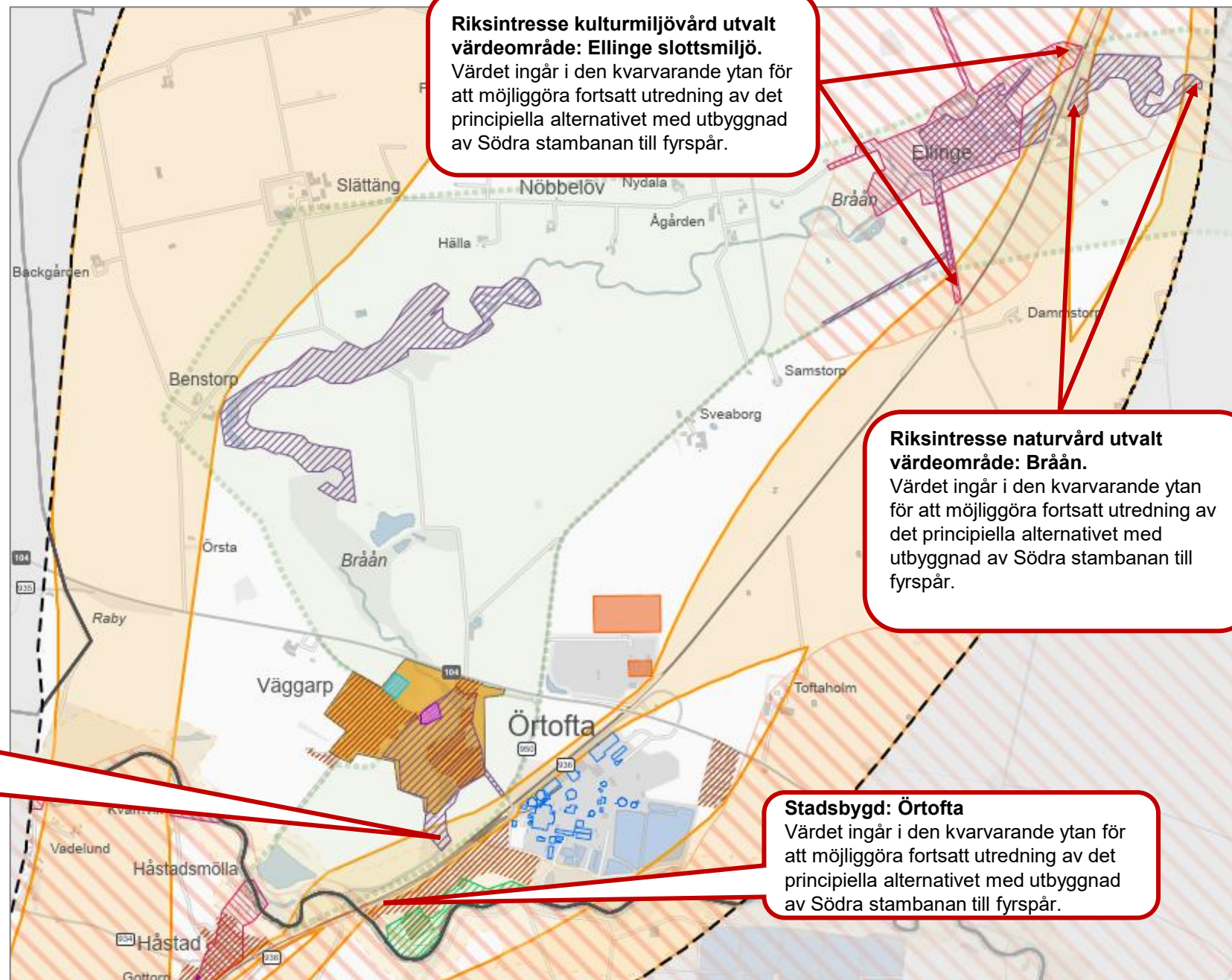
Del av området inom fastighetsgränsen ingår i den kvarvarande ytan för att möjliggöra fortsatt utredning det principiella alternativet med utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar.

Samhällsviktig anläggning: Ellinge avloppsreningsverk.

En begränsad del av området inom fastighetsgränsen ingår i den kvarvarande ytan för att möjliggöra fortsatt utredning det principiella alternativet med utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar.



Värden inom den kvarvarande ytan i Eslövs kommun (3/3)



Värden inom kvarvarande ytan i Lunds kommun

Kyrkligt kulturminne: Håstad kyrka med kyrkogård.

Del av området inom fastighetsgränsen ingår i den kvarvarande ytan för att möjliggöra fortsatt utredning av det principiella alternativet med utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar.

Riksintresse kulturmiljövård särskilt värde: Håstad kyrkby med mölla.

Värdet ingår i den kvarvarande ytan för att möjliggöra fortsatt utredning av det principiella alternativet med utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar.

Stadsbygd: Håstad.

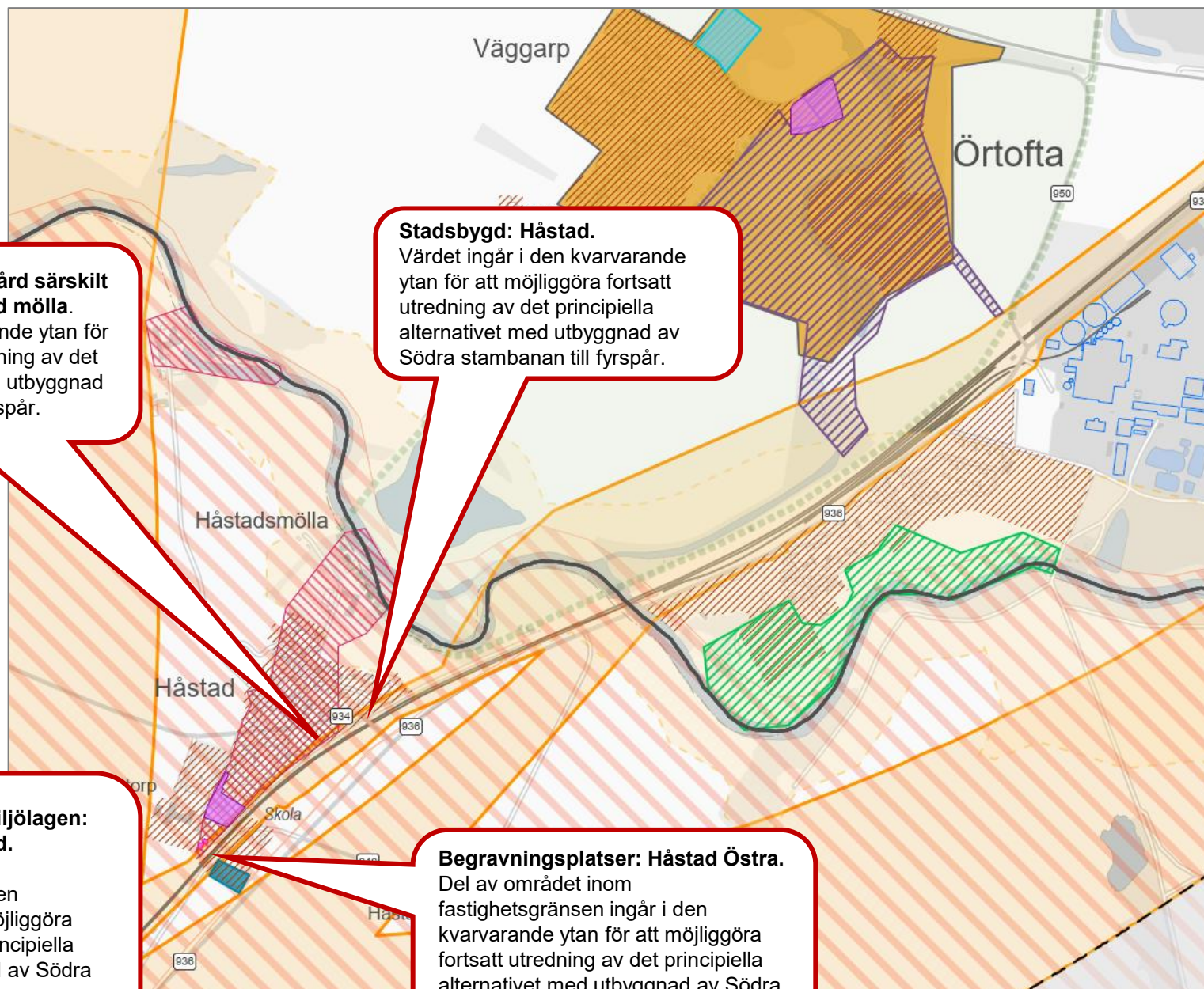
Värdet ingår i den kvarvarande ytan för att möjliggöra fortsatt utredning av det principiella alternativet med utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar.

Byggnadsminne kulturmiljölagen: Banvaktarstugan i Håstad.

Del av området inom fastighetsgränsen ingår i den kvarvarande ytan för att möjliggöra fortsatt utredning av det principiella alternativet med utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar.

Begravningsplatser: Håstad Östra.

Del av området inom fastighetsgränsen ingår i den kvarvarande ytan för att möjliggöra fortsatt utredning av det principiella alternativet med utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar.

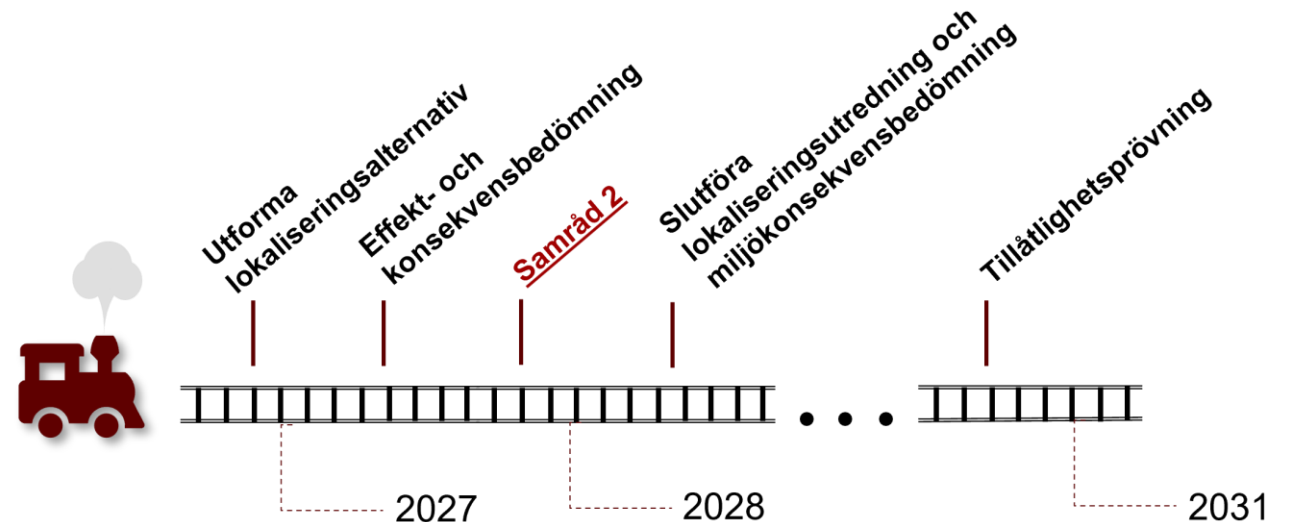


Kommande arbete

Arbetet fortsätter

Det som presenteras vid det här samrådet är resultatet av hittills utfört arbete inom lokaliseringsutredningen. Arbetet kommer att fortsätta med att ta fram lokaliseringsalternativ för två nya spår mellan Hässleholm och Lund enligt stegen nedan.

- Utredningen fortsätter in i skede 2 där den kvarvarande ytan kommer att minskas ytterligare. Lokaliseringsalternativ i form av korridorer kommer att formas, som sedan kommer att effekt- och konsekvensbedömas av projektets specialister.
- Metod för detta arbete kommer beskrivas ytterligare i samband med samråd 2, som kommer hållas under 2027.
- Under 2028 kommer lokaliseringsutredningen samt projektets miljökonsekvensbeskrivning att färdigställas.



Så här lämnar du synpunkter



Digitalt

Gå in på projektets hemsida:

www.trafikverket.se/hassleholm-lund-samrad

Välj: Lämna synpunkt



Fysiskt brev

Trafikverket

Ärendemottagning, Investering

Box 810

781 28 BORLÄNGE



E-post

trafikverket@trafikverket.se

Ange alltid ärendenummer

TRV 2025/135512