

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Hässleholm–Lund, två nya spår

Hässleholms, Höörs, Eslövs och Lunds kommuner,
Skåne län
2026-02-13



Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Hässleholm–Lund, två nya spår

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2026-02-13

Ärendenummer: TÄHS-2025-000193

Uppdragsnummer: 189896

Kontaktperson: Johan Månsson

Innehåll

1 Sammanfattning 5

2 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 6

2.1 Samrådsrets och inbjudan till samråd	6
2.1.1 Samrådsrets	6
2.1.2 Inbjudan.....	7
2.1.3 Öppna hus.....	7
2.1.4 Digitalt samråd.....	8
2.2 Samråd med arbetsgruppen	8
2.3 Samråd med Länsstyrelsen Skåne	8
2.4 Samråd med Region Skåne och Skånetrafiken	9
2.5 Samråd med Försvarsmakten.....	9
2.6 Samråd med berörda kommuner	10
2.6.1 Hässleholms kommun	10
2.6.2 Höörs kommun	13
2.6.3 Eslövs kommun	15
2.6.4 Lunds kommun	18
2.7 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda	19
2.7.1 Behov och förutsättningar av projektet.....	19
2.7.2 Buller och vibrationer	20
2.7.3 Spårens placering.....	20
2.7.4 Natur- och kulturmiljö samt barriäreffekter	21
2.7.5 Påverkan på fastigheter	22
2.8 Samråd med övriga statliga myndigheter som kan antas bli berörda	23
2.8.1 Statens geotekniska institut, SGI	23
2.8.2 Jordbruksverket	23
2.8.3 Havs- och vattenmyndigheten	23
2.8.4 Sveriges geologiska undersökning, SGU.....	23
2.8.5 Riksantikvarieämbetet	23
2.8.6 Skogsstyrelsen	24
2.8.7 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB	24
2.8.8 Lantmäterimyndigheten, Lunds kommun	25
2.9 Samråd med organisationer som kan antas bli berörda	25

2.9.1 Hässleholm Miljö AB	25
2.9.2 Skånes Djurpark	25
2.9.3 Hallaröds hembygdsförening	25
2.9.4 Föreningen Gamla Lund	27
2.9.5 Remmarlövs sockengille	28
2.9.6 Naturskyddsföreningen Höör	28
2.9.7 Lundabygdens LRF	29
2.9.8 Eslövs LRF	30
2.9.9 LRF, Jönköping, Skåne & Sydost Lantbrukarnas Riksförbund	30
2.9.10 Stehags intresse- och försköningsförening	31
2.9.11 Lunds pastorat	32

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

1 Sammanfattning

Samrådsperioden inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan pågick från 15 oktober 2025 till 20 november 2025. Under denna period fanns samrådsunderlaget tillgängligt på Trafikverkets hemsida för projektet: <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-skane-lan/hassleholm-lund-tva-nya-spar/>

Samrådet riktades till en grundläggande samrådsrets bestående av enskilda som kan antas bli särskilt berörda inom det utredningsområde som identifierats i samrådsunderlaget, Länsstyrelsen Skåne, Hässleholms, Höörs, Eslövs och Lunds kommuner, Region Skåne, Skånetrafiken, och Försvarsmakten. Trafikverket valde även att samråda med en utökad krets som omfattade allmänhet, organisationer och övriga statliga myndigheter som kan antas bli berörda.

Inbjudan till samrådet skickades ut via adresserad direktreklam till enskilda, digital inbjudan till myndigheter och organisationer, samt kungjordes i Skånska Dagbladet, Kristianstadsbladet – Norra Skåne och Sydsvenskan. Som en del av samrådsupplägget genomfördes fyra öppna hus i Lund, Hässleholm, Höör och Eslöv. Därutöver hölls ett digitalt samråd där det fanns möjlighet att ställa frågor till projektledare och experter i en livechatt.

Inom projektet har en arbetsgrupp funnits för att diskutera viktiga frågor kopplade till projektet. Följande parter har deltagit: Hässleholms, Höörs, Eslövs och Lunds kommuner, Region Skåne, Skånetrafiken, Länsstyrelsen Skåne och Trafikverket, och under 2025 anslöt även Malmö stad. Utöver detta har Trafikverket genomfört enskilda dialogmöten med Region Skåne, Skånetrafiken och respektive kommun.

2 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Kapitel 2 redogör för samrådsprocessen inför Trafikverkets begäran om länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Kapitel 2.1 beskriver samrådsrets och inbjudan. I kapitel 2.2 till 2.9 sammanfattas genomförda möten, inkomna yttranden och synpunkter under samrådsperioden. Trafikverkets bemötanden av inkomna yttranden och synpunkter redovisas med kursiverad text. Om Trafikverkets bemötanden skulle behöva revideras, till exempel med anledning av ändrade förhållanden eller nya kunskaper, kommer det redovisas med datum för när revideringen gjordes. Trafikverket har tagit hänsyn till synpunkter som har inkommit till och med 16 december 2025.

2.1 Samrådsrets och inbjudan till samråd

Samrådsperioden inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan pågick från 15 oktober 2025 till 20 november 2025. Under denna period fanns samrådsunderlaget tillgängligt på Trafikverkets hemsida för projektet: <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-skane-lan/hassleholm-lund-tva-nya-spar/>

2.1.1 Samrådsrets

Samrådsretsen har bestått av den grundläggande samrådsretsen, det vill säga enskilda som kan antas bli särskilt berörda, berörd länsstyrelse, berörda kommuner, regional kollektivtrafikmyndighet och Försvarsmakten.

I detta skede har det inte varit möjligt att identifiera vilka enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Därav skickades inbjudan ut till boende inom det utredningsområde som identifierats i arbetet med samrådsunderlaget. Retsen kommer preciseras och minskas under projektets gång.

Trafikverket valde att även samråda med en utökad samrådsrets som bestod av den allmänhet som kan antas bli berörd, de organisationer som kan antas bli berörda och övriga statliga myndigheter som kan antas bli berörda. Inbjudna myndigheter, förutom de som ingår i den grundläggande retsen enligt ovan, och organisationer redovisas nedan.

- Naturvårdsverket
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Sveriges geologiska undersökning (SGU)
- Statens geotekniska institut (SGI)
- Jordbruksverket
- Havs- och vattenmyndigheten
- Lantmäteriet
- Riksantikvarieämbetet
- Skogsstyrelsen
- Jernhusen Stationer AB
- Hallaröds Hembygdsförening
- Sösdala Hembygds- & Fornminnesförening
- Södra Skogsägarna Ekonomisk Förening
- LRF Skåne ideell förening
- Tjörnarps Sockengille
- Stehags intresse- och försköningsförening
- Frosta Härads Hembygdsförening
- Örtoftabygdens byalag
- Byalaget Stångbymiljö

2.1.2 Inbjudan

Inbjudan till samråd gick ut genom adresserad direktreklam till enskilda som kan antas bli särskilt berörda och genom digital inbjudan till myndigheter och organisationer. Kungörelse genomfördes i Skånska Dagbladet, Kristianstadsbladet – Norra Skåne och Sydsvenskan. Därtill fanns information om samrådet på Trafikverkets hemsida för projektet.

2.1.3 Öppna hus

Under samrådsperioden genomfördes totalt fyra öppna hus enligt följande:

- 29 oktober, klockan 15–19 i kommunhuset Kristallen i Lund
- 3 november, klockan 15–19 i Hässleholms kulturhus i Hässleholm
- 4 november, klockan 15–19 i Stiftsgården i Höör
- 6 november, klockan 15–19 i Stadshuset i Eslöv

Totalt bedöms cirka 150–250 personer ha närvarat vid respektive öppna hus.

2.1.4 Digitalt samråd

Tisdagen den 11 november klockan 18–19 genomfördes ett digitalt samråd som sändes direkt via projektsidan på webbplatsen. Då fanns möjlighet att ställa frågor till projektledare och experter i en livechatt.

2.2 Samråd med samarbetsgruppen

I projektet finns en samarbetsgrupp med syfte att diskutera viktiga frågor kopplat till projektet. Möten har i regel hållits månadsvis. Följande parter har ingått i samarbetsgruppen: Hässleholms, Höörs, Eslövs och Lunds kommuner, Region Skåne, Skånetrafiken, Länsstyrelsen Skåne och Trafikverket. Under 2025 har även Malmö stad anslutits till samarbetsgruppen.

Utöver samarbetsgruppen har Trafikverket träffat Region Skåne och Skånetrafiken samt respektive kommun i enskilda så kallade dialogmöten med syfte att skapa en tät och transparent dialog, vilket har medfört en ökad förståelse för varandra och varandras organisationer. Dialogmöten kommer fortsatt att hållas under arbetet med lokaliseringsutredningen.

2.3 Samråd med Länsstyrelsen Skåne

Trafikverket har samrått med länsstyrelsen dels genom samarbetsgruppen, se 2.2, dels genom ett antal möten perioden februari-augusti 2025. Teman för mötena har varit behov av nytt beslut om betydande miljöpåverkan, uppdelning av sträckan Hässleholm–Lund till delprojekt, avgränsning av utredningsområde, omfattning av samrådsunderlag med mera. I augusti 2025, inför samrådsperioden, presenterade Trafikverket ett utkast till samrådsunderlag för länsstyrelsen. Under samrådsperioden, i november 2025, gick Trafikverket igenom det färdigställda samrådsunderlaget med länsstyrelsen.

2.4 Samråd med Region Skåne och Skånetrafiken

Utöver samarbetsgruppen, se avsnitt 2.2, har Trafikverket träffat Region Skåne och Skånetrafiken i enskilda så kallade dialogmöten.

Trafikverket har skickat inbjudan till samrådet till Region Skåne som skickat ett svar via Regionfastigheter, daterat 2025-11-18.

Regionfastigheter bedömer att utredningsområdet inte medför någon direkt påverkan på Region Skåne som fastighetsägare och lämnar därför inga synpunkter i detta skede.

Trafikverket tackar för informationen.

2.5 Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmakten har inkommit med ett yttrande daterat 2025-12-16.

Försvarsmakten beskriver en successiv tillväxt av organisationen med ökat behov av investeringar i infrastruktur samt ett fortsatt behov av tillgång till övnings- och skjutfält. Mot denna bakgrund betonas att riksintressen för totalförsvarets militära del och tillhörande påverkansområden behöver beaktas.

Försvarsmakten framhåller särskilt vikten av att ändlastkajen i Eslöv med intilliggande sidlastkaj kan behålla sin funktion och att spår för lastning är tillgängliga i samma utsträckning som idag.

Försvarsmakten kan inte utesluta att järnvägsplanen riskerar att skada riksintresse för totalförsvarets militära del då utredningsområdet idag presenterar flera olika alternativ för lokalisering och utformning.

Försvarsmaktens bedömning kan ändras när lokalisering och utformning av järnvägen specificeras ytterligare.

Trafikverket tackar för synpunkterna och noterar Försvarsmaktens behov kopplat till riksintresse för totalförsvarets militära del och tillhörande påverkansområden. I kommande utredningsarbete kommer påverkan på riksintressen och påverkansområden att beaktas.

Gällande lastkajer i Eslöv kommer Trafikverket att beakta deras funktion i kommande utredningsarbete.

2.6 Samråd med berörda kommuner

Utöver samarbetsgruppen, se avsnitt 2.2, har Trafikverket träffat respektive kommun i enskilda så kallade dialogmöten. Kommunerna har inkommit med skriftliga yttranden vilka sammanfattas och bemöts i avsnitt 2.6.1 till 2.6.4 nedan.

2.6.1 Hässleholms kommun

Hässleholms kommun har inkommit med ett yttrande beslutat i kommunstyrelsens arbetsutskott den 26 november 2025. Kommunen och Trafikverket kommer ha fortsatta diskussioner avseende synpunkter i yttrandet i kommande dialogmöten. Nedan görs en sammanfattning av kommunens yttrande.

Hässleholms kommun är positiva till två nya konventionella järnvägsspår mellan Hässleholm och Lund och ser projektet som avgörande för att stärka regionens arbetspendling, godstrafik och järnvägssystemets robusthet. Hässleholms kommun ser positivt på att Trafikverket har tagit hänsyn till tidigare utredningsmaterial inom ramen för nya stambanor, vilket bedöms bidra till tids- och resurseffektivitet.

Kommunen anser att ny sträckning så långt som möjligt bör följa den befintliga sträckningen för att minimera intrång och negativa konsekvenser. Hänsyn ska tas till buller, befintliga kopplingar, barriäreffekter och stadsutveckling för att reducera järnvägens negativa påverkan på omgivningen. I det fortsatta arbetet anser Hässleholms kommun även att alternativ för höjd- och tunnelläge av två nya spår ska studeras vidare. Kommunen är positiva till kostnadseffektiva och standardiserade lösningar, såsom landbroar, där detta är lämpligt under förutsättning att lokala kultur- och naturvärden beaktas.

Kommunen betonar vikten av en tidig byggstart och en snabb utbyggnad för en ökad kapacitet och tillgänglighet i hela regionen. Kommunen understryker också behovet av att utredningsområdet preciseras skyndsamt för att minska osäkerhet för fastighetsägare och den fysiska planeringen.

Under 2024 deltog kommunen i det arbete med *Acceptstudien för två nya spår Hässleholm–Lund (slutrapport 2024-06-19, Sweco)*. De ställningstaganden som redovisas i Acceptstudien bedöms fortfarande vara relevanta, särskilt vad gäller de områden som kommunen identifierat som bevarandevärda och känsliga. Kommunen kommer därför att hänvisa sina ställningstaganden kring lämpligt geografiskt utredningsområde för två nya spår till denna studie. Hässleholms kommun vill vidare

uppmärksamma att det, enligt kommunen, finns sträckningar som bedöms utgöra "no-go-zoner" vilka beskrivs som särskilt känsliga och i möjligaste mån bör undvikas. Om intrång inte kan undvikas bör det minimeras i största möjliga utsträckning. Kommunen betonar vikten av nära dialog i arbetet med passagera vid Tormestorp-Hovdala och Sösdala tätort.

Kommunen vill betona att de önskat att utredningsområdet även omfattat Hässleholm C. Kommunen menar att kommunens, regionens och statens samlade nyttoanalyser behöver vägas in för en helhetsbild. Kommunen ifrågasätter att Trafikverket redan nu valt ansluta de två nya spåren till Södra stambanan i Tormestorp och sedan gå vidare med endast de befintliga två spåren, alternativt med förbigångsspår i vardera riktning mot Hässleholm C. Kommunen ser dock positivt på att utredningsområdet även omfattar sträckan mellan Tormestorp och den norra avgränsningen. Kommunen vill se en helhetslösning med tydlig samordning för utredningen Noden Hässleholm. Om planeringen av de nya spåren inte samordnas med utredningen riskerar viktiga beroenden och förutsättningar förbises vilket försvårar för kommunen att medverka konstruktivt. Vidare vill kommunen betona vikten av att säkerställa utbyggnaden av Hässleholm C sker parallellt med utredningen för Hässleholm–Lund.

Kommunen bedömer att det i nuläget saknas ekonomiska förutsättningar att säkerställa genomförandet av flera principiella alternativ, vilket riskerar att begränsa prövningen till endast ett alternativ. Kommunen understryker vikten av att utredningen likvärdigt bedömer samtliga alternativa stäckningar och inte begränsas av nuvarande budgetamar.

Hässleholms kommun vill framhålla vikten av att *Acceptstudien för två nya spår Hässleholm–Lund* används som ett vägledande underlag i det fortsatta arbetet. Kommunen framhäver även vikten av nära dialog och samarbete med Trafikverket och andra berörda kommuner under hela processen. Det förväntas att Trafikverket utvecklar en gemensam process tillsammans med kommunen för att säkerställa en effektiv och smidig genomförandeprocess för projektet.

Trafikverket tackar för synpunkter och information.

Trafikverket är medvetna om att en ny järnvägsdragning bland annat kan medföra barriäreffekter och påverkan på buller och tillgänglighet. I Trafikverkets utredning ingår att studera olika lokaliseringar inom utredningsområdet där utbyggnad längs med Södra stambanan är ett alternativ. Höjdläget för järnvägen kommer studeras där det är motiverat, kopplat till specifika passager eller av topografiska skäl.

Trafikverkets utredningsarbete genomförs enligt planprocessen så snabbt som möjligt. Trafikverket planerar för projektering av bygghandlingar och tidigast byggstart 2034. I nuläget är trafikstart svårbedömd då den beror på val av sträckning, etappindelning av projektet samt byggmetoder. Trafikverket har förståelse för att fastighetsägare inom utredningsområdet kan uppleva osäkerheter. Inom ramen för arbetet med lokaliseringsutredningen jämförs korridorer med varandra i syfte att hitta det bäst lämpade läge. Det är för tidigt att redan nu minska utredningsområdet.

Trafikverket har förståelse för att kommunen vill värna områdets värden och delar bedömningen att det finns höga natur- och/eller kulturmiljövärden. I detta skede kan områdena dock inte uteslutas på förhand. Inom ramen för utredningen behöver samtliga delområden och möjliga lösningar inom utredningsområdet prövas och utvärderas, även alternativ som senare kan bedömas som mindre lämpliga.

Hässleholm C behöver utredas för att anpassas till Södra stambanans utveckling både norrut och söderut samt till Skånebanans utveckling både österut och västerut. För att inte försena utbyggnaden av Hässleholm–Lund, två nya spår behöver det arbetet ske separat. Arbetet görs i utredningen Noden Hässleholm, med syfte att identifiera åtgärder som möjliggör en långsiktigt funktionell järnvägsanläggning i Hässleholm. I utredningen ”Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne” beskrivs att utbyggnad av Hässleholm–Lund klarar den prognostiserade trafiken genom att bygga från Lund till en punkt mellan Sösdala och Hässleholm. Det regeringsuppdrag som Trafikverket fått omfattar inte sträckan in till Hässleholm C utan slutar söder om Hässleholm. Området är dock med i utredningsområdet för Hässleholm–Lund, två nya spår, för att kunna möta utredningen Noden Hässleholms resultat.

Finansiering av järnväg i Sverige sker huvudsakligen genom statliga anslag via Trafikverket i den nationella planen för infrastruktur. Gällande projektets ekonomiska förutsättningar beskrivs i Förslag till nationell plan 2026-2037 följande: En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning är en del av det övergripande transportpolitiska målet. Det innebär dels att användningen av transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiv, dels att de offentliga medlen till utveckling och underhåll av transportsystemet ska användas så att samhällsnyttorna som skapas blir så stora som möjligt i förhållande till åtgärds kostnaderna. I planförslaget utpekas Hässleholm–Lund, två nya spår som ett av fem objekt som har regeringsbeslut sen tidigare. Trafikverkets bedömning är att det med nuvarande goda framdrift i

projektet skulle vara möjligt att tidigarelägga finansiering jämfört med nuvarande förslag till nationell plan. I lokaliseringsutredningen kommer samtliga sträckningar som anges i regeringsuppdraget att utredas likvärdigt, även de mer kostnadsdrivande alternativen. Kostnader utgör en av flera aspekter vid den samlade bedömningen av ett alternativ.

Trafikverket ser positivt på kommunens inställning till att använda sig av tidigare acceptstudie som vägledning i den fortsatta utredningen. Acceptstudien kommer ingå som ett av underlagen. Trafikverket ser även positivt på kommunens inställning till samverkan och samarbete. Trafikverket delar fullt ut synen på att det är viktigt i den fortsatta processen.

2.6.2 Höörs kommun

Höörs kommun har inkommit med ett yttrande som beslutats av kommunstyrelsen den 2 december 2025. Kommunen och Trafikverket kommer ha fortsatta diskussioner avseende synpunkter i yttrandet i kommande dialogmöten. Nedan görs en sammanfattning av kommunens yttrande.

Höörs kommun bedömer att två nya spår mellan Hässleholm och Lund är avgörande för kommunens utveckling. Kommunen menar att de nya spåren ska byggas i anslutning till den befintliga stambanan med anslutning till stationslägena i Höör och Eslöv. Kommunen ser positivt på att tidigare utredningsmaterial kan återanvändas, vilket bedöms bidra till en mer kostnads- och tidseffektiv process.

Höörs kommun ifrågasätter Trafikverkets beskrivning att skillnaden mellan att dimensionering för 320 km/tim jämfört med 250 km/tim är begränsad, och anser i stället att skillnaden är helt avgörande för projektets möjlighet till framgång. Kommunens erfarenhet från tidigare projekt är att höghastighetsjärnväg medförde väldigt specifika tekniska krav som gjorde det omöjligt att låta spåren följa den befintliga stambanan. Genom att uppdraget nu är att bygga konventionell järnväg anser Höörs kommun att den befintliga stambanans geometri är godtagbar och visar en dragning genom landskapet som är tekniskt möjlig. Höörs kommun ifrågasätter också att valet av dimensionerade hastighet har påverkat utredningsområdets gräns. Höörs kommun ser inte att uppdraget eller ändamålet ger stöd för ett tekniskt krav om att möjliggöra 250 km/tim, varken i tätbebyggt område eller på landsbygd.

Kommunen informerar att nordvästra delen av Höörs kommun utgör ett stort opåverkat område och därmed är olämplig för större strukturbildande exponering enligt översiktsplanen. Höörs kommun ser

en konflikt mellan det stora opåverkade området och två nya spår, där nya spår i fri sträckning skulle medföra en direkt konflikt. Även nya spår som delvis följer befintlig infrastruktur kan, enligt kommunen, sannolikt komma att påverka området. Utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar kan förväntas ge marginell påverkan på det stora opåverkade området.

Höörs kommun befarar att en ny järnvägsdragning riskerar att skapa betydande barriärer och ett omfattande ingrepp som urholkar landskapets kvaliteter och försämrar tillgängligheten för friluftsliv, samtidigt som vägar och stigar kapas med följder för sociala samband, jordbruk och räddningstjänstens framkomlighet.

Det konstateras att viktiga miljöaspekter saknas i samrådsunderlagets uppräknings och behöver läggas till som betydande miljöpåverkan inför miljöbedömningen. Särskilt efterfrågas redovisning av påverkan på stora opåverkade områden, påverkan på friluftslivet samt konsekvenser av barriäreffekter som nya spår kan ge upphov till. Kommunen understryker att effekter på friluftslivet hanteras som en egen fråga i den fortsatta miljöbedömningen.

Inför kommande samråd önskar kommunen att redovisningen av intrång utvecklas med måttangivelser för spårområde samt hur banan kan möta olika landskapstyper, som sektioner eller fotomontage. Kommunen anser att en landskapskaraktärsanalys behövs i samband med att korridorer tas fram samt att utredningen behöver ta hänsyn till ökade konsekvenser avseende markintrång och kostnader beroende av banans höjdläge.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen.

Trafikverket noterar önskemål om lokalisering längst befintliga stambanan med anslutningar till Höör och Eslöv samt konsekvenser som kan bli aktuella vid en alternativ lokalisering i ny sträckning. Inom ramen för lokaliseringsutredningen behöver flera alternativa lokaliseringar utredas, även alternativ som senare kan bedömas som mindre lämpliga.

Gällande utredningsområdets avgränsning med hänsyn till hastighet om 250 km/tim informerar Trafikverket om att utredningsområdet behöver ge möjlighet att utreda konventionell järnväg. Om utredningen identifierar möjliga lösningar som inte uppfyller normal standard för konventionell järnväg har regeringsuppdraget givit en tydlig signal att geometrier för lägre hastigheter ska prövas.

I detta skede kan inga områden uteslutas på förhand. Trafikverket är medvetna om att det inom kommunen finns stora opåverkade områden. Inom ramen för utredningen behöver samtliga delområden och möjliga

lösningar inom utredningsområdet prövas och utvärderas, även alternativ som senare kan bedömas som mindre lämpliga. Utredning kommer också att beakta barriäreffekter och påverkan på landskapsbild, friluftsliv, jordbruk och tillgänglighet.

I nuvarande skede med att ta fram en lokaliseringsutredning är fokus att identifiera och utvärdera alternativa korridorer för de nya spåren. Järnvägsanläggningens markintrång redovisas först i nästa skede med järnvägsplan. Principiella sektioner för järnvägens utbredning och höjdlägen kommer dock att redovisas i lokaliseringsutredningen. En integrerad landskapskaraktärsanalys (ILKA) kommer tas fram och ligga till grund för utvärderingen av de olika lokaliseringalternativen. Höjdläget för järnvägen kommer studeras där det är motiverat, kopplat till specifika passager eller av topografiska skäl.

2.6.3 Eslövs kommun

Eslövs kommun har inkommit med ett yttrande som beslutats av kommunstyrelsen den 2 december 2025. Kommunen och Trafikverket kommer ha fortsatta diskussioner avseende synpunkter i yttrandet i kommande dialogmöten. Nedan görs en sammanfattning av kommunens yttrande.

Eslövs kommun framhåller att det i detta tidiga skede är bra att tidigare utredningsmaterial används som utgångspunkt, men ser en fara i det då Trafikverket och kommunerna inte var överens om hur underlaget skulle tolkas. Kommunen bedömer dock att i detta tidiga skede är tidigare material användbart utan större problem. Kommunen ser en fara i att kraven på snabb utbyggnad kan ge avkall på kvalitet i utredningar, och framtida val kan tas utifrån ”enkelhet” snarare än på ”samhällsutveckling”.

Eslövs kommun är positiva till att Trafikverket tidigt avgränsat utredningsområdet till en hanterbar storlek, men uppmärksammar att den västra avgränsningen passerar nära Eslövs stad med potentiell påverkan på boendemiljö och möjligheterna till fortsatt stadsutveckling enligt gällande översiktsplaner och önskar att Trafikverket ser över gränsgradningen.

Kommunen bedömer att den östra avgränsningen, väster om sockerbruksdammarna men öster om industribyggnaden vid sockerbruket, riskerar att påverka sockerbruket och samhället Toftaholm, varför noggrann prövning och anpassning efterfrågas för att undvika negativa konsekvenser för industri och samhälle.

Kommunen beskriver området mellan Eslöv och Stehag som ett småskaligt kulturlandskap med höga naturvärden kring Stehag. Området har mycket höga ekologiska värden som behöver utredas noggrant. I hela jordbrukslandskapet finns små biotoper som är viktiga för den biologiska mångfalden i Eslövs kommun. Å-dalarna utgör landskapsobjekt med höga naturvärden som riskerar att påverkas vid nya passager över åarna. Vidare lyfter kommunen Rönneholms mosse, Ågeröds mosse och det tätortsnära naturområdet Gyaskogen som särskilt viktiga biotoper för biologisk mångfald och friluftsliv.

En ny järnvägssträckning riskerar att ta betydande arealer jordbruksmark i anspråk och skapa nya barriärer som försvårar brukande av jordbruksmark samt framkomlighet för människor och djur. Kommunen betonar därför behovet av varsam lokalisering och utformning samt planering i nära dialog med kommun och berörda markägare.

Vidare uttrycks oro för projektets ekonomiska förutsättningar. Kommunen anser att budgeten är för snäv i förhållande till uppdraget, vilket kan försvåra prövning av flera alternativ och därigenom påverka kvalitet och samhällsekonomisk lönsamhet. Kommunen önskar att Trafikverket redovisar hur de ekonomiska ramarna ska hanteras och, tillsammans med Region Skåne och berörda kommuner, verka för en budget som är rimlig i proportion till uppdraget.

Kommunen uttrycker önskemål om nära samarbete med Trafikverket i det fortsatta arbetet för att säkerställa att den framtida järnvägen blir väl underbyggd och genomtänkt.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen.

Trafikverket noterar Eslövs kommuns ställning gällande tidigare utredningsmaterial. Tidigare utredningar används som utgångspunkt men prövas och kompletteras vid behov. Ambitionen att effektivisera och korta tidplanen innebär inte att göra avkall på nödvändiga utredningar, utan att bedriva arbetet så ändamålsenligt som möjligt enligt det nya uppdragets krav och målbild.

Trafikverket tar med sig informationen om utvecklingsplaner väster om Eslövs stad enligt översiktsplanen in i den fortsatta utredningen.

Trafikverket motiverar den västra gränsen på utredningsområdet med hänsynstagande och omgivningspåverkan på värdefulla områden väster om den västra gränsen. Värden som definierar gränsen är bland annat områden med höga naturvärden, riksintresse för kulturmiljövärden och områden för rekreation och friluftsliv. Den västra gränsen dras också utifrån att ett alternativ väster om gränsen medför längre restid, högre

anläggningskostnad vilket bidrar till en något sämre samhällsekonomisk lönsamhet.

Den östra gränsen av utredningsområdet vid Örtofta motiveras med att Trafikverket vill undvika påverkan på sockerbruksdammarna, som då hamnar utanför utredningsområdet. Längre österut finns också riksintressen för kulturmiljövård. Inom lokaliseringsutredningen kommer olika passager av Örtofta tätort studeras vidare med syfte att hitta det bäst lämpade läge.

Trafikverket tackar för kommunens underlag om prioriterade natur- och samhällsvärden, däribland området Eslöv–Stehag, å-dalarna, Rönneholms mosse, Ågeröds mosse och Gyaskogen. I den fortsatta utredningen kommer dessa värden att beaktas. Vilka områden, värden och miljöaspekter som kan komma att påverkas på ett betydande sätt av de nya spåren, är först känt när lokalisering är vald och utredningen kommit in i senare och mer detaljerade skeden.

Finansiering av järnväg i Sverige sker huvudsakligen genom statliga anslag via Trafikverket i den nationella planen för infrastruktur. Gällande projektets ekonomiska förutsättningar beskrivs i Förslag till nationell plan 2026–2037 följande: En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning är en del av det övergripande transportpolitiska målet. Det innebär dels att användningen av transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiv, dels att de offentliga medlen till utveckling och underhåll av transportsystemet ska användas så att samhällsnyttorna som skapas blir så stora som möjligt i förhållande till åtgärds kostnaderna. I planförslaget utpekas Hässleholm–Lund, två nya spår som ett av fem objekt som har regeringsbeslut sen tidigare. Trafikverkets bedömning är att det med nuvarande goda framdrift i projektet skulle vara möjligt att tidigarelägga finansiering jämfört med nuvarande förslag till nationell plan. I lokaliseringsutredningen kommer samtliga sträckningar som anges i regeringsuppdraget att utredas likvärdigt, även de mer kostnadsdrivande alternativen. Kostnader utgör en av flera aspekter vid den samlade bedömningen av ett alternativ.

Trafikverket ser positivt på kommunens inställning till samverkan och samarbete samt delar fullt ut synen på att det är viktigt i den fortsatta processen.

2.6.4 Lunds kommun

Lunds kommun har inkommit med ett yttrande som beslutats av kommunstyrelsen den 26 november 2025. Kommunen och Trafikverket kommer ha fortsatta diskussioner avseende synpunkter i yttrandet i kommande dialogmöten. Nedan görs en sammanfattning av kommunens yttrande.

Lunds kommun hänvisar till att flera alternativa sträckningar ska utredas i den kommande lokaliseringsutredningen i enlighet med regeringens uppdrag och uttrycker oro för att den budget som föreslås i förslag till nationell plan 2026–2037 endast möjliggör en fri nysträckning utanför Eslöv och Höör. För att uppnå bred acceptans betonar kommunen att de ekonomiska ramarna inte bör begränsa arbetet i ett tidigt skede, utan fastställas först efter att lokaliseringsutredningen redovisat en samlad bild av möjliga lösningar. Kommunen uppmärksammar att Trafikverkets samhällsekonomiska bedömning indikerar låg lönsamhet samtidigt som andra myndighetsutredningar pekar ut åtgärden som högst prioriterad för att lösa kapacitetsproblemen i södra Sverige, och anser att denna dubbelhet är problematisk. Kommunen betonar vikten av säkrad finansiering och långsiktiga förutsättningar för en av landets mest strategiska järnvägssträckor.

Kommunen efterfrågar tydlig redovisning av projektets påverkan på skyddade och hotade arter, inklusive hur ett genomförande kan skada individer av fridlysta arter eller deras livsmiljöer, samt påverkan på arter utanför planområdet som kan påverkas indirekt. Artförekomster och konsekvenser ska vara tillräckligt utredda för att bedöma planens genomförbarhet. Inför fortsatt arbete vill Lunds kommun också påpeka att det kommer krävas aktiv hänsyn till riksintresset kulturmiljö.

Slutligen upplyser kommunen att översiktsplanen redovisar ett reservat för en yttre godsbana och understryker att en extern lösning för godstrafiken behöver utredas och beaktas parallellt med genomförandet av två nya spår på sträckan Hässleholm–Lund samt fyrspårsutbyggnaden genom Lund.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen.

Finansiering av järnväg i Sverige sker huvudsakligen genom statliga anslag via Trafikverket i den nationella planen för infrastruktur. Gällande projektets ekonomiska förutsättningar beskrivs i Förslag till nationell plan 2026–2037 följande: En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning är en del av det övergripande transportpolitiska målet. Det innebär dels att användningen av transportsystemet ska vara

samhällsekonomiskt effektiv, dels att de offentliga medlen till utveckling och underhåll av transportsystemet ska användas så att samhällsnyttorna som skapas blir så stora som möjligt i förhållande till åtgärds kostnaderna. I planförslaget utpekas Hässleholm–Lund, två nya spår som ett av fem objekt som har regeringsbeslut sen tidigare. Trafikverkets bedömning är att det med nuvarande goda framdrift i projektet skulle vara möjligt att tidigarelägga finansiering jämfört med nuvarande förslag till nationell plan. I lokaliseringsutredningen kommer samtliga sträckningar som anges i regeringsuppdraget att utredas likvärdigt, även de mer kostnadsdrivande alternativen. Kostnader utgör en av flera aspekter vid den samlade bedömningen av ett alternativ.

Trafikverket instämmer med Lunds kommun gällande vikten av tydlig redovisning av projektets påverkan på bland annat skyddade och hotade arter samt kulturmiljö. I det kommande utredningsarbetet kommer påverkan på bland annat kultur- och naturmiljö att utredas och redovisas, däribland artförekomster och deras livsmiljöer för att kunna bedöma projektets genomförbarhet.

Trafikverket tackar för informationen berörande reservat för ett yttre godsspår i Lunds översiktsplan. Gällande yttre godsspår är principen i Sverige att våra statliga järnvägar är öppna för all trafik, vilket kan jämföras med principen för våra allmänna vägar. Det är inte samhällsekonomiskt eller miljömässigt motiverat att bygga nya järnvägar enbart för godstrafik.

2.7 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda

I avsnitt 3.6 redovisas de synpunkter som inkommit från allmänheten under samrådsperioden. Totalt har cirka 125 yttranden från allmänheten inkommit. Synpunkterna har sammanställts och sammanfattats och redovisas tematiskt i olika kategorier för att ge en överskådlig bild av vilka frågor som lyfts.

2.7.1 Behov och förutsättningar av projektet

Några synpunktslämnare uttrycker att det är positiva till projektet i grunden. Ett antal framför tankar på långsiktig utveckling men har samtidigt en oro för att investeringskostnader ska få stor vikt i utredningen och styra beslutet. Oro uttrycks bland annat för att det i ett infrastrukturprojekt är det svårt att sätta kostnader på naturvärden, område eller landskapsavsnitt som sedan ska viktas mot investeringskostnader.

Trafikverket är medvetna om att det finns höga värden inom utredningsområdet och att det väcker oro när planeringen berör platser med höga natur- och kulturvärden samt platser som är värdefulla för närboende. Projektet är fortfarande i ett tidigt skede och påverkan på området samt investeringskostnader kommer utredas vidare.

2.7.2 Buller och vibrationer

Flera synpunktslämnare uttrycker oro över att en järnväg i ny sträckning kommer orsaka bullerstörningar i områden som idag inte är utsatt för buller från järnväg. De områden som lyfts fram är bland annat Hovdala, Hallaröd, Norra Rörum, Öslöv och Bosarp. Några beskriver också oro för att järnväg i ny sträckning kan bidra till att vissa områden får bullerstörningar från två håll. Flera orter längs med befintlig järnväg är idag utsatta för buller och där finns en oro för ökat buller och en önskan om genomtänkta bullerskydd om den nya järnvägen samförläggs med befintlig järnväg. Önskemål finns om att bullerskydd används även under byggtiden för att skydda boende.

Några nämner att befintlig bebyggelse nära järnvägen utsätts för vibrationer när tåg passerar redan i dagsläget.

I lokaliseringsutredningen, där olika korridorer inom utredningsområdet studeras, görs beräkningar för att analysera hur många fastigheter och områden som blir berörda av korridorerna. Vid val av korridor kommer buller vara en aspekt som vägs in vid det slutliga valet. När korridor är vald kommer nästa skede; framtagande av järnvägsplan. Då genomförs fördjupade beräkningar och utredningar av ljudnivåer, vibrationer och bullerskydd.

2.7.3 Spårens placering

Många av de som lämnat synpunkter uttrycker att de nya spåren bör placeras längs med befintliga spår för att minska påverkan på orörd natur, tysta områden och jordbruksmark samt undvika att skapa nya barriäreffekter. Ytterligare aspekter som lyfts är att genom att bygga längs med befintlig järnväg så får Höör och Eslöv del av den ökade kapaciteten, vilket underlättar pendling. Samtidigt finns det också boende i orter längs med befintlig sträcka som önskar att järnvägen inte förläggs genom städer, byar och mindre samhällen då breddning av spårområdet kan få stora konsekvenser för byn om hus behöver rivs och buller ökar.

Några synpunktslämnare har förslag på hur järnvägen bör byggas. Några exempel på det är att nya spår bör byggas på brobanor/landbroar, tunnel i

Stehag och väster om Eslöv, samförläggning med väg 23 samt byggas hela sträckan in till Hässleholm C för att inte skapa en flaskhals.

Under arbetet med lokaliseringsutredningen kommer Trafikverket att utreda olika alternativ för ny järnväg inom utredningsområdet. Det är för tidigt att redan nu uttala sig om var järnvägen kommer gå. Vilka områden, värden och miljöaspekter som kan komma att påverkas på ett betydande sätt av de nya spåren blir känt först när lokalisering är vald och utredningen kommit in i senare och mer detaljerade skeden.

Inom utredning kommer Trafikverket utreda olika lösningar för järnvägen, bland annat landbroar. Trafikverkets uppdrag i denna utredning slutar söder om Hässleholm C. I utredningen "Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne" beskrivs att utbyggnad av Hässleholm–Lund klarar den prognostiserade trafiken genom att bygga från Lund till en punkt mellan Sösdala och Hässleholm. Ombyggnad av Hässleholm C utreds i ett annat projekt, Noden Hässleholm.

2.7.4 Natur- och kulturmiljö samt barriäreffekter

Allmänheten lyfter i inkomna synpunkter att det finns flera platser inom utredningsområdet med höga natur- och kulturvärden. Flera framför att en ny järnväg i ny sträckning kan innebära negativ påverkan på natur- och kulturmiljöer samt på områden som används för rekreation och friluftsliv.

Utredningsområdet beskrivs som en kulturbygd där små byar, jordbrukslandskap och naturmiljöer samverkar och tillsammans formar landskapets karaktär. Dessa miljöer har ett betydande kulturarv och är en viktig del av regionens identitet. En synpunkt som lyfts är att Trafikverket behöver tillämpa ett helhetsperspektiv vid bedömning av påverkan på kulturmiljön.

Flera synpunktslämnare uppmärksammar att det finns naturreservat, biotopskyddsområden, skogar och sjöar inom utredningsområdet, vilka har betydelse för kulturvärden och friluftsliv. Det lyfts även att skyddade växt- och djurarter förekommer i området och att den biologiska mångfalden bör värnas. Vidare framförs återkommande synpunkter om risk för påverkan på Skånes bördiga och värdefulla jordbruksmark, både genom att mark tas i anspråk och genom ökad fragmentering som kan försvåra brukandet. Här lyfts bland annat att Sverige behöver en ökad inhemsk livsmedelsproduktion för att stärka vår beredskap nu och i framtiden.

Flera synpunktslämnare lyfter risken för ökade barriäreffekter vid en järnväg i ny sträckning. En sådan anläggning kan skapa en ny barriär i landskapet och exempelvis skära av cykelvägar och friluftsområden samt bidra till att byar och markområden delas upp. Kopplat till barriäreffekter framför boende längs befintlig järnväg även att en utbyggnad längs befintlig järnväg kan förstärka den befintliga barriären genom byar och samhällen. Det framförs också en risk för att områden "stängs in" när infrastruktur etableras på flera sidor, vilket kan leda till ytterligare uppdelning och fragmentering.

Trafikverket är medvetna om att det finns höga värden inom utredningsområdet och att det väcker oro när planeringen berör platser med höga natur- och kulturvärden samt platser som är värdefulla för närboende. Projektet är fortfarande i ett tidigt skede där kunskap samlas från de som bor och verkar i omgivningen. Inom ramen för lokaliseringsutredningen behöver samtliga delområden och möjliga lösningar inom utredningsområdet prövas och utvärderas, även alternativ som senare kan bedömas som mindre lämpliga.

I det kommande utredningsarbetet kommer järnvägens natur- och kulturmiljö samt barriäreffekter att utredas och redovisas.

2.7.5 Påverkan på fastigheter

Flera fastighetsägare inom utredningsområdet uttrycker önskan om att deras fastighet inte ska påverkas genom till exempel ökat buller, förändrad utsikt eller att mark delas upp i mindre områden. Ett antal synpunktslämnare påpekar att deras fastigheter gått i arv i generationer och vill kunna fortsätta så. Några synpunktslämnare som bor i direkt anslutning till befintlig järnväg önskar att störning inte ska öka.

Trafikverket förstår att det väcker oro när planeringen berör fastigheter och boendemiljöer. Under lokaliseringsutredningen kommer Trafikverket att titta på olika alternativ för ny järnväg. Trafikverkets mål är att göra minsta möjliga intrång och skada. Det är idag för tidigt att säga vilka intrång och fastigheter som kan komma att påverkas, både under bygg- och driftskede. I det fall en fastighet blir berörd av ett markintrång kommer Trafikverket lämna förslag på ersättning för marknadsvärdeminskning och eventuell skada, vilket sker först efter det att järnvägsplanen vunnit laga kraft.

2.8 Samråd med övriga statliga myndigheter som kan antas bli berörda

2.8.1 Statens geotekniska institut, SGI

SGI avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverket tackar för informationen.

2.8.2 Jordbruksverket

Jordbruksverket meddelar att de inte kommer att lämna synpunkter i ärendet.

Trafikverket tackar för informationen.

2.8.3 Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att lämna synpunkter på samrådsunderlaget i detta skede.

Trafikverket tackar för informationen.

2.8.4 Sveriges geologiska undersökning, SGU

SGU avstår från att granska remissen och hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer för infrastruktur.

Trafikverket tackar för informationen.

2.8.5 Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet hänvisar i detta skede till länsstyrelsen som regional företrädare för det statliga kulturmiljöintresset. Myndigheten lyfter att kommande miljökonsekvensbeskrivning kan behöva utveckla analysen av de rumsliga konsekvenserna av anläggningens storlek, höjd och utformning i relation till direkt och indirekt berörda kulturmiljöer och landskap.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen. I det kommande utredningsarbetet kommer frågor om bland annat rumsliga konsekvenser, kulturmiljöer och landskap att fördjupas.

2.8.6 Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen uppger att det kan pågå områdesskyddsarbete inom utredningsområdet och uppmanar till kontakt för lägesinformation under processen. Myndigheten upplyser om att åtgärder som kan påverka biotopskydd kräver dispens och uppmuntrar till kontakt gällande frågor om naturvårdsavtal. Skogsstyrelsen uppmuntrar till fortsatt dialog.

Trafikverket tackar för synpunkterna. Trafikverket kommer att hålla fortsatt dialog och kontakta Skogsstyrelsen för lägesinformation om områdesskydd. Frågor om biotopskydd, eventuella dispenser och naturvårdsavtal hanteras i kommande skeden av utredningen.

2.8.7 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB

MSB upplyser att utredningsområdet berörs av riksintresseanspråk med tillhörande påverkansområde för luftledningar i transmissionsnätet för el. Vidare informerar MSB att mark- och vattenområden för samtliga ledningar och stationer i transmissionsnätet för el, samt ledningarna i distributionsnätet mellan fastlandet och Gotland med tillhörande stationer, liksom områden för förnyelse och förstärkning av dessa, utgör riksintresse då de behövs för totalförsvarets anläggningar. Myndigheten noterar att riksintresseanspråket inte redovisas i remissmaterialet eller hur det ska tillgodoses. Detta menar MSB påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av luftledningen och efterfrågar Trafikverkets bedömning i frågan.

MSB upplyser även om ett initierat ärende avseende möjlig riksintresseutpekning för totalförsvarets anläggningar vid Örtofta Sockerbruk, där fortsatt dialog med Trafikverket önskas.

Trafikverket tackar för synpunkterna. Trafikverket noterar att utredningsområdet berör riksintresse med påverkansområde för luftledningar i transmissionsnätet. Riksintresseanspråket kommer att kompletteras i kommande planeringsunderlag samt redovisa Trafikverkets bedömning av påverkan på riksintresset. Trafikverket kommer i det fortsatta utredningsarbetet beakta att utformning och lokalisering utreds så att tillkomst, drift och framtida upprustningar av elnätets anläggningar inte påtagligt försvåras.

Avseende pågående ärende om möjlig riksintresseutpekning för Örtofta Sockerbruk välkomnar Trafikverket fortsatt dialog.

2.8.8 Lantmäterimyndigheten, Lunds kommun

Lantmäterimyndigheten i Lund påminner att projektet sannolikt medför stora omarronderingar och att det kan vara fördelaktigt att påbörja fastighetsbildningsåtgärder i god tid.

I övrigt lämnas inkomna samrådshandlingar utan erinran.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen. Vilka fastighetsbildningsåtgärder som kan bli aktuella kommer att utredas i järnvägsplanen och en strategi för hanteringen av dessa åtgärder kommer att tas fram.

2.9 Samråd med organisationer som kan antas bli berörda

2.9.1 Hässleholm Miljö AB

Hässleholm Miljö AB, som är VA-huvudman i Hässleholms kommun, uppger att utredningsområdet berör pågående VA-verksamhet. Behovet av samordning och dialog i ett tidigt skede påpekas.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen. Trafikverket delar bedömningen om behov av tidig samordning och kommer att etablera fortsatt dialog i kommande skeden.

2.9.2 Skånes Djurpark

Skånes Djurpark betonar att järnvägen inte får dras genom Skånes Djurpark.

Trafikverket tackar för synpunkten. Under arbetet med lokaliseringsutredningen kommer Trafikverket att utreda olika alternativ för ny järnväg. Det är för tidigt att redan nu uttala sig om var järnvägen kommer gå. Vilka områden och värden som kan komma att påverkas på ett betydande sätt av de nya spåren blir känt först när lokalisering är vald och utredningen kommit in i senare och mer detaljerade skeden.

2.9.3 Hallaröds hembygdsförening

Hallaröds hembygdsförening säger nej till en eventuell dragning av två nya spår i ny sträckning genom Hallaröd. Föreningen menar att nya järnvägsspår bör byggas längs befintlig järnväg för att inte göra ytterligare

intrång i orörd natur. Vidare uttrycks oro gällande utredningsområdet gränsdragning då många av Hallaröds värden bedöms kunna påverkas.

Föreningen beskriver Hallaröd som ett blandat område med småbrutet odlings- och beteslandskap med lövskog, vatten och våtmarker. Föreningen lägger stor vikt vid de naturvärden som finns inom Hallaröd. Hallaröds naturreservat bedöms innefatta höga biotop- och artvärden. Föreningen informerar om att det inom Hallaröd finns 42 fågelarter med skyddsvärde noterade, det finns även flera rödlistade djur.

Utöver naturmiljö i Hallaröd tar föreningen även upp Hallaröds kulturmiljö. I Hallaröd finns flera olika lämningar som antyder att människan levt i området under en lång tid. Ett av dessa områden är Hallaröds kyrkby som är klassificerat som särskilt värdefull kulturmiljö och ingår i Länsstyrelsen Skånes kulturmiljöprogram. Hallaröds kyrka lyfts som Hallaröds mest kända kulturminne.

Föreningen uttrycker kritik mot regeringens handläggning av ärendet och opponerar sig mot att tillåtlighetsprövning av nya järnvägsspår skall tas i form av ett politiskt beslut, och därmed kringgå en från den verkställande makten fristående prövning i miljödomstolar. Detta står i strid med Europakonventionen menar föreningen.

Tillsammans med yttrandet har föreningen skickat en lista med frågor och synpunkter. Föreningen har även skickat in yttranden kopplade till tidigare projekt.

Trafikverket tackar för synpunkterna.

Trafikverket noterar att Hallaröds Hembygdsförening förordar att nya spår samlokaliseras med befintlig korridor för att bevara landskapets värden. I kommande lokaliseringsutredning kommer flera alternativa sträckningar att utredas, däribland samlokalisering med befintlig sträckning.

Trafikverket har förståelse för att föreningen vill värna områdets värden och delar bedömningen att där finns höga natur- och kulturmiljövärden. I detta skede kan områdena dock inte uteslutas på förhand. Inom ramen för lokaliseringsutredningen behöver samtliga delområden och möjliga lösningar inom utredningsområdet prövas och utvärderas, även alternativ som senare kan bedömas som mindre lämpliga.

Trafikverket följer den lagstiftning som finns på området. Miljöbalken tillsammans med Lagen om byggande av järnväg är två delar av lagstiftningen som styr arbetet med lokaliseringsutredningen. Även länsstyrelsen som tillsynsmyndighet är en viktig part i arbetet med

lokaliseringsutredningen och kommer granska och godkänna miljökonsekvensbeskrivningen innan den, tillsammans med lokaliseringsutredningen, skickas till regeringen för tillåtlighetsprövning. Miljödomstolarna kringgås inte utan samma lagstiftning som miljödomstolarna bevakar laguppfyllnad av bevakar även länsstyrelsen och andra myndigheter som yttrar sig över utredningen. Även regeringen har som roll att säkerställa att lagstiftningen följs.

Trafikverket tackar för listan med sammanfattning av frågor och synpunkter och ber om att få återkomma till föreningen. Somliga frågor kommer Trafikverket att ha svar på först i senare skeden.

2.9.4 Föreningen Gamla Lund

Föreningen Gamla Lund inser behovet av fyra spår mellan Lund och Hässleholm för att möjliggöra kapacitetsökning för gods- och persontrafik samt framtida höghastighetståg. Föreningen betonar att nya spår bör utformas så att rivningar, barriäreffekter och intrång i öppet landskap minimeras. Vid spår utanför tätort kan det vara en fördel med inslag av broförlagda, i möjligaste mån barriärfria, lösningar. Norr om Lund bör de nya spåren ansluta till en eventuell spårtunnel.

Inom Lunds kommun anser föreningen att nya spår med fördel bör dras utanför Håstad och Örtofta där ett västligt läge bedöms preliminärt mer fördelaktigt än ett östligt, men får utredas vidare. Föreningen tar inte ställning till sträckning utanför Lunds kommun men noterar att genom Eslövs och Hässleholms tätorter finns redan minst fyra spår vid planskilda korsningar.

Trafikverket tackar för synpunkterna och noterar att föreningen tillstyrker behovet av fyra spår mellan Hässleholm och Lund.

Trafikverket informerar om att de delar av yttrandet som rör Stångby har flyttats till projektet Lund, fyra spår för att säkerställa att synpunkterna omhändertas i rätt projekt.

Trafikverket är medvetna om att en ny järnvägsdragning bland annat kan medföra barriäreffekter, rivningar och påverkan på landskapsbild. I det kommande utredningsarbetet kommer påverkan på dessa värden att utredas och redovisas. Alternativ för broförlagda lösningar kommer även ingå i denna utredning. Avseende önskemålet om en anslutning norr om Lund till en eventuell spårtunnel vill Trafikverket förtydliga att tunnelalternativ genom Lund inte är aktuellt inom pågående planering.

Trafikverket noterar att föreningen anser att en västlig lokalisering utanför Håstad och Örtofta bedöms preliminärt mer fördelaktigt än en östlig. Inom ramen för lokaliseringsutredningen kommer Trafikverket att utreda olika lokaliseringar inom det utredningsområde som identifierats, som sträcker sig väster om Håstad och Örtofta.

2.9.5 Remmarlövs sockengille

Remmarlövs sockengille anser att en ny järnvägssträckning genom landskapet söder och väster om Eslöv medför oacceptabel miljöpåverkan. Föreningen förordar i stället att kapacitetsökning sker genom utbyggnad till fyra spår i befintlig sträckning på Södra stambanan. Detta för att begränsa påverkan på områdets livsmedelsförsörjning och högklassig åkermark. Konsekvenser för boende vid alternativ sträckning nämns också i form av betydande barriäreffekter, buller, vibrationer, ljus- och visuella effekter från höga bankar/skärningar.

Vidare bedöms projektet kunna försämra framkomligheten och medföra långa omvägar vid påverkan på väg 1261, med negativa konsekvenser för bland annat handel och service. Föreningen ser också risker för slättlandskapets karaktär kopplat till utformningen av planskilda korsningar. Vidare vill föreningen framhålla odlingslandskapets och byarnas värdefulla kultur- och landskapsvärden.

Trafikverket tackar för synpunkterna och noterar att Remmarlövs sockengille förordar att nya spår samlokaliseras med befintlig korridor för att bevara landskapets värden. I kommande lokaliseringsutredning kommer flera alternativa sträckningar att utredas, däribland samlokalisering med befintlig sträckning. Frågor gällande bland annat åkermark, intrång, barriäreffekter, buller/vibrationer, påverkan på vägnätet, kultur- och landskapsvärden är alla viktiga aspekter som kommer att utredas och ingå i beslutsunderlaget för val av lokalisering.

2.9.6 Naturskyddsföreningen Höör

Naturskyddsföreningen Höör ser behov av förbättrade förutsättningar för lokalt och regionalt resande, med snabbtåg upp till 250 km/tim. Föreningen vill se att en ny sträckning samlokaliseras med befintlig sträckning inom Höörs kommun och motsätter sig två nya spår genom norra delen av Höörs kommun med hänvisning till direkta och indirekta effekter på natur- och kulturvärden, klimat och miljö. Det betonas även att förstörelsen för landskapet inte får underskattas samt vikten av att bevara tysta miljöer.

Föreningen menar att samtliga presenterade korridorer skär genom vad Höörs kommuns översiktsplan pekar ut som stora opåverkade områden och deras värdekärnor, särskilt i norra delen av Höör kommun. Det bedöms, av Naturskyddsföreningen, som oacceptabelt att två nya spår dras genom dessa områden. Föreningen invänder särskilt mot underlagsrapportens bedömning att nya spår kan lokaliseras utan oskäligt stora intrång i landskapet.

Naturskyddsföreningen Höör uppger att det finns artrika områden och arter, däribland fladdermöss, som ofta är bristfälligt rapporterade i Artportalen och föreningen kräver därför fördjupade inventeringar gällande fladdermöss och mossor i kommande skede.

Vidare begär föreningen att alternativ för samförläggning med befintlig sträckning prövas, inklusive materialval. Föreningen kräver att en gedigen miljökonsekvensbeskrivning inklusive klimatpåverkan och växthusgaser tas fram för att utreda och begränsa negativa effekter för klimatet, miljön och naturen.

Trafikverket tackar för synpunkterna. Trafikverket noterar att Naturskyddsföreningen Höör ser positivt på förbättrade förutsättningar för lokalt och regionalt resande samt förordar utbyggnad vid befintlig järnväg framför en sträckning med ny lokalisering. I kommande lokaliseringsutredning kommer flera alternativa lokaliseringar att utredas, däribland samlokalisering med befintlig sträckning.

Trafikverket är medvetna om natur- och kulturvärden inom utredningsområdet. I detta skede kan området inte uteslutas på förhand. Inom ramen för lokaliseringsutredningen behöver samtliga delområden och möjliga lösningar inom utredningsområdet prövas och utvärderas, även alternativ som senare kan bedömas som mindre lämpliga. Detta görs i olika planeringsdokument, bland annat den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket tackar för information gällande artrika områden. Dessa kommer utredas och beaktas i kommande utredningsarbete.

2.9.7 Lundabygdens LRF

Lundabygdens LRF framhåller behovet av att bevara högklassig åkermark och betydande kulturmiljövärden. En ny järnvägskorridor bedöms kunna innebära ytterligare barriäreffekter och markintrång, försämrade passagemöjligheter för vilt, negativ påverkan på biologisk mångfald, försvårat och fördyrat jordbruk samt försämrad boendemiljö.

Nya spår behöver samlokaliseras med Södra stambanans befintliga korridor, även om detta innebär högre kostnader, för att bevara landskapets värden.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen.

I kommande lokaliseringsutredning kommer flera alternativa sträckningar att utredas, däribland samlokalisering med befintlig sträckning. Frågor gällande bland annat åkermark, intrång, barriäreffekter, buller/vibrationer, framkomlighet, kultur- och landskapsvärden är alla viktiga aspekter som kommer att utredas och ingå i beslutsunderlaget för val av lokalisering.

2.9.8 Eslövs LRF

Eslövs LRF är medvetna om behovet av kapacitets- och kvalitetsförbättringar på Södra stambanan. Föreningen förordar att nya spår samlokaliseras med befintlig stambana för att begränsa intrång, undvika nya barriärer och minimera fragmentering av brukningsenheter.

Vidare framhålls att samlokalisering möjliggör nyttjande av befintliga planskilda korsningar och kan minska behovet av nya skärningar och bankar med påverkan på landskapsbild och grundvatten. Eslövs LRF begär att produktionsbortfall, arealanspråk och andra inskränkningar för de areella näringarna, både under byggtid och permanent, ska kvantifieras och vägas in i alternativprövningen.

Trafikverket tackar för synpunkterna och noterar att Eslövs LRF förordar att nya spår samlokaliseras med befintlig korridor för att begränsa de nya spårens påverkan på jordbruket. I kommande lokaliseringsutredning kommer flera alternativa sträckningar att utredas, däribland samlokalisering med befintlig sträckning. Påverkan på jordbruket är en viktig aspekt som kommer att utredas och ingå i beslutsunderlaget för val av lokalisering.

2.9.9 LRF, Jönköping, Skåne & Sydost Lantbrukarnas Riksförbund

LRF, Jönköping, Skåne & Sydost Lantbrukarnas Riksförbund betonar vikten av landsbygdsutveckling, äganderätt och goda förutsättningar för framtida livsmedelsproduktion, och förordar lokalisering i direkt anslutning till Södra stambanan. En parallell sträckning bedöms ge minst avtryck genom att begränsa nya barriärer i landskapet och minska negativa effekter på arrondering. Vidare begärs att hänsyn till areella näringar och livsmedelsförsörjning vägs tungt i den fortsatta prövningen.

Trafikverket tackar för synpunkterna och noterar att LRF, Jönköping, Skåne & Sydost Lantbrukarnas Riksförbund förordar att nya spår samlokaliseras med befintlig korridor för att bevara landskapets värden. I kommande lokaliseringsutredning kommer flera alternativa sträckningar att utredas, däribland samlokalisering med befintlig sträckning. Påverkan på jordbruket är en viktig aspekt som kommer att utredas och ingå i beslutsunderlaget för val av lokalisering.

2.9.10 Stehags intresse- och försköningsförening

Följande yttrande har ursprungligen skickats in inom ramen för projektet Lund, fyra spår. Eftersom innehållet i sak rör frågor som behandlas inom detta projekt redovisas yttrandet här, för att säkerställa att synpunkterna omhändertas i rätt projekt.

Stehags intresse- och försköningsförening framför att utredningsunderlaget inte beaktar Gyaskogen och att föreslagen dragningskorridor i praktiken omfattar hela skogsområdet. Gyaskogen beskrivs som kommunägd närskog med betydande rekreations-, natur- och kulturvärden i direkt anslutning till Stehag och Gyavallens idrottsområde. Föreningen bedömer att en dragning av två nya spår genom skogen är oacceptabel och menar att samma skäl som anförts för att utesluta en sträckning genom Snärjet öster om Eslöv är tillämpliga även här.

Vidare påpekar föreningen att Stehag i dagsläget är delat av Södra stambanan och har akut behov av fler planskilda passager, då den huvudsakliga kopplingen mellan norra och södra delen av Stehag utgörs av en enfilig undergång från 1870, vilket leder till långa omvägar och bidrar till obehöriga i spårområdet. Föreningen informerar även om ett pågående detaljplanearbete för Stehag 5:118, som bedöms öka behovet av förbättrade förbindelser ytterligare.

Slutligen framhålls att bullerskydd i dag saknas längs huvuddelen av sträckan genom Stehag och att utbyggda bulleråtgärder bedöms vara en förutsättning för eventuella nya spår genom samhället eller vid en sträckning i närheten av Gyaskogen.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen.

Trafikverket är medvetna om Gyaskogens värden och delar bedömningen att där finns höga natur- och kulturmiljövärden. I detta skede kan området inte uteslutas på förhand. Inom ramen för utredningen behöver samtliga delområden och möjliga lösningar inom

utredningsområdet prövas och utvärderas, även alternativ som senare kan bedömas som mindre lämpliga.

Trafikverket noterar behovet av förbättrade planskilda passager i Stehag. Behovet av nya eller förbättrade kopplingar mellan norra och södra Stehag kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Trafikverket tar med informationen om pågående detaljplan för Stehag 5:118.

Trafikverket noterar synpunkten gällande bullerskydd och kommer att utreda bullerpåverkan och eventuella skyddsåtgärder i den fortsatta utredningen.

2.9.11 Lunds pastorat

Lunds pastorats yttrande har ursprungligen skickats in inom ramen för projektet Lund, fyra spår. Delar av sakinnehållet rör geografiska områden som behandlas inom detta projekt och redovisas i denna samrådsredogörelse för att säkerställa att synpunkterna omhändertas i rätt projekt.

Lunds pastorat ser risker avseende påverkan på kyrkliga kulturminnen och aktiva begravningsplatser, däribland Håstad kyrka med kyrkogård. Vid Håstad kyrka anger Lunds pastorat att buller och vibrationer redan upplevs tydligt idag samt att kyrkogården ligger på båda sidor om spåret vilket ökar risken för intrång och störningar. Buller och vibrationer bedöms kunna påverka gudstjänster, konserter, gravsättningar och besök vid gravplatser samt medföra risk för sättningar och skador på murverk, installationer, gravstenar och mark både under byggtid och i driftskedet.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen.

Trafikverket är medvetna om att en ny järnvägsdragning bland annat kan medföra buller, vibrationer och påverkan på fastigheter. Det är ännu för tidigt att säga något om hur olika byggnader och områden kommer påverkas. Planläggning av järnvägar styrs av en stor mängd lagar, bland annat Kulturmiljölagen, Begravningslagen och Miljöbalken. De ger ett starkt skydd för kulturmiljöer, kyrkobyggnader och begravningsplatser. Inga beslut kan fattas utan att ta hänsyn till dessa.

Trafikverket, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)