

Underlagsrapport för avgränsning av utredningsområdet för
lokaliseringsutredning

Hässleholm-Lund, två nya spår

Slutversion 2025-10-10

Ärendenummer TÄHS-2025-000193



Innehåll

INNEHÅLL

LÄSANVISNING.....	3
SAMMANFATTNING	4
1. INLEDNING.....	7
1.1. Bakgrund	7
1.2. Syfte	7
1.3. Avgränsning.....	7
1.4. Metod för avgränsning av utredningsområdet.....	8
2. FRAMTAGANDE AV UTREDNINGSOMRÅDE.....	10
2.1. Motiv till avgränsning av utredningsområdets södra respektive norra gräns	11
2.2. Bortval av vissa större geografiska områden.....	11
2.2.1. Motiv till bortval öster om Hörby och väster om Röstånga	11
2.2.2. Motiv till bortval av tunnlar och längre broar	12
2.2.3. Motiv till bortval genom och öster om Ringsjön.....	12
2.3. Motiv till avgränsning av utredningsområdet längs sträckan	13
2.3.1. Utredningsområdets sydöstra gräns	14
2.3.2. Utredningsområdets sydvästra gräns	17
2.3.3. Utredningsområdets nordöstra gräns.....	20
2.3.4. Utredningsområdets nordvästra gräns	22
3. INRIKTNING FÖR KOMMANDE PLANERINGSSKEDE.....	24
4. REFERENSER	26

LÄSANVISNING

Denna rapport *Hässleholm-Lund, två nya spår, Underlagsrapport för avgränsning av utredningsområdet för lokaliseringsutredning* innehåller utredningsmaterial med fokus på att identifiera ett utredningsområde mellan Stångby, norr om Lund, till Hässleholm, inom vilket två nya spår längs Södra stambanan ska byggas ut.

Planeringsförutsättningar *Underlagsrapport Hässleholm-Lund, två nya spår* är ett övergripande dokument som beskriver bakgrunden till beslutet om att genomföra två järnvägsplaner för sträckan Hässleholm-Lund. De två planerna innebär utbyggnad av två nya spår mellan Hässleholm och Lund, som har sin södra gräns vid Stångby norr om Lund, samt utbyggnad av resterande sträcka söderut från Stångby till Lund till fyrspar. I underlagsrapporten beskrivs även förutsättningarna som getts för det kommande arbetet.

Sammanfattning

I oktober 2023 fick Trafikverket ett regeringsuppdrag att påbörja planläggningsarbetet av två nya järnvägsspår mellan Hässleholm och Lund. Inriktningen är att järnvägen ska byggas ut i stråket Hässleholm-Lund för att på ett kostnadseffektivt sätt förbättra för arbetspendling och bidra till ökad kapacitet för godstransporter på järnväg. Åtgärden omfattar utbyggnad av två nya spår konventionell järnväg. De nya spåren ska gå från Tormestorp strax söder om Hässleholms stad till Klostergården i Lunds stad.

Syftet med denna underlagsrapport är att redovisa avgränsingar av det utredningsområde som kommer ligga till grund för den kommande lokaliseringsutredningen samt redogöra för den fortstatta planeringsprocessen. Utredningsområdet sträcker sig från södra delen av Hässleholms tätort till norr om Stångby vid Lund. Resterande sträcka från Stångby till Klostergården beskrivs närmare i *Lund, fyra spår, Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund* (Trafikverket, 2025b).

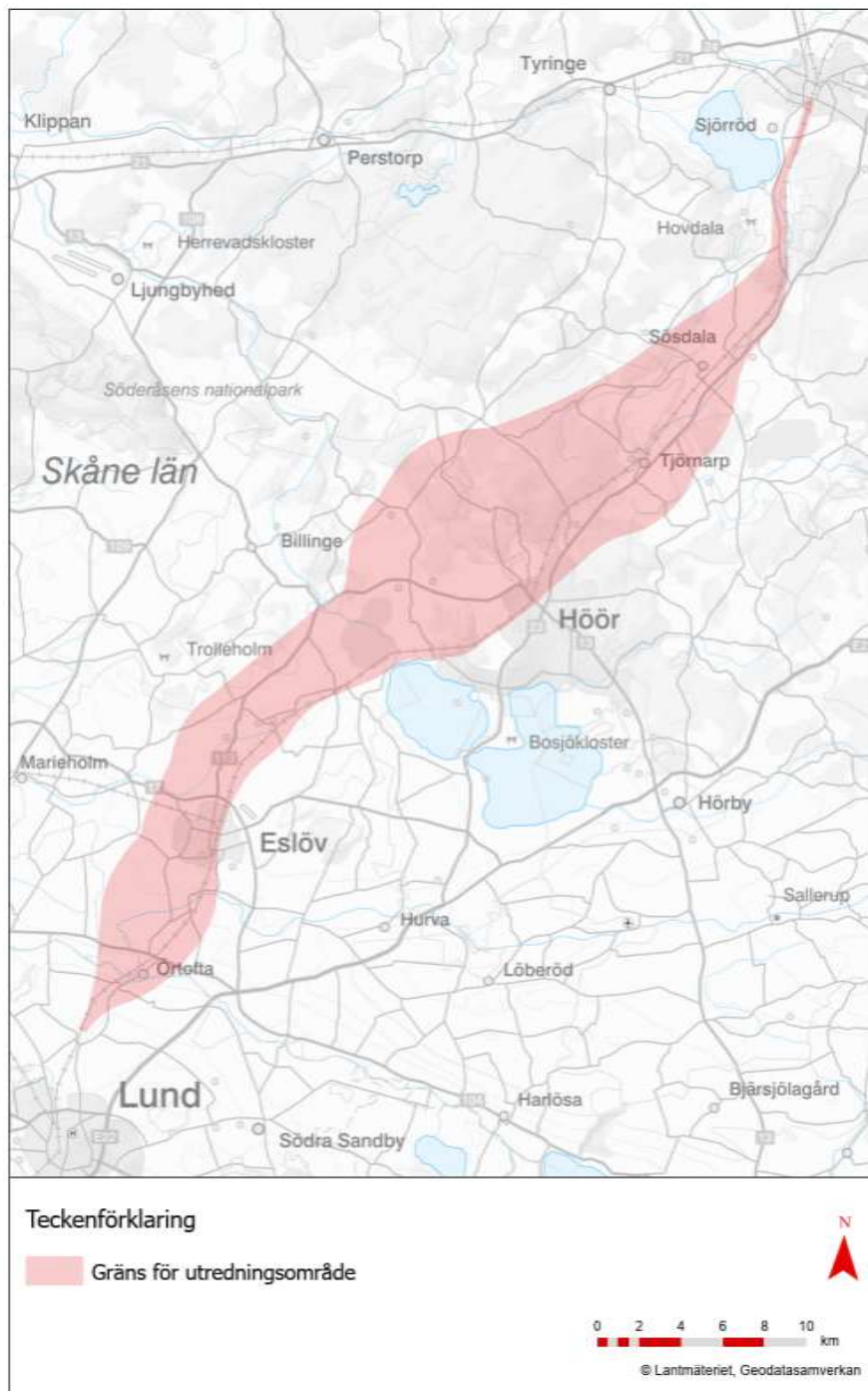
Utbyggnaden av järnvägen mellan Hässleholm och Lund grundar sig i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg och behovet specificeras i ett beslut från regeringen (Regeringen, 2023). Under planeringsarbetet har ändamålet för Hässleholm-Lund, två nya spår fastställts. Ändamålet är att förbättra för arbetspendling och godstransporter genom att bygga ut stråket Hässleholm-Lund med två nya järnvägsspår för ökad kapacitet och robusthet.

Utredningsområdets norra gräns i Hässleholm ligger på platsen där Skånebanan och Södra stambanan möts. Anledningen är att eventuella åtgärder för Hässleholm C och anslutande järnvägsstråk kommer att studeras av Trafikverket i ett separat projekt. Den södra gränsen ligger strax norr om Stångby. I denna underlagsrapport redovisas avgränsningen av det utredningsområde som kommer ingå i den kommande lokaliseringsutredningen för två nya spår mellan Stångby och Hässleholm. Utredningsområdet rymmer ett flertal gångbara alternativ, för utbyggnaden av två nya spår, både fristående från befintliga Södra stambanan och som följer befintlig infrastruktur. Det förklaras i rapporten varför det är olämpligt eller direkt omöjligt att lägga järnvägen på annan plats utanför det utredningsområde som föreslås för lokaliseringsutredningen.

Metoden som har tillämpats vid avgränsningen av utredningsområdet är ett steg 1 där startpunkterna i stråkets norra och södra del är styrande. I steg 2 styr *funktion och samhällsnytta* bort från omotiverat långa stråk mot ett kortare som har kortare restid samt en reducerad kostnad och klimatpåverkan. I steg 3 beaktas *samhällsekonomi* genom att undvika korridorer och lösningar som fördyrar projektet utan att tillföra nytta, däribland tunnlar och längre broar. Steg 1-3 resulterar i att avgränsa ett geografiskt område som erbjuder gångbara alternativ för två nya järnvägsspår med ändamålsenlig funktion, samhällsnytta och samhällsekonomi. I Steg 4 analyseras sedan utredningsområdets mer exakta avgränsning genom ett *hänsynstagande*, det vill säga att undvika eller reducera *omgivningspåverkan*.

Hänsynstagandet till olika värden styr därmed avgränsningar både intill och inom utredningsområdet i kombination med den *järnvägstekniska utformningen* i form av dimensionerande radie. Det är följaktligen tillsammans med exempelvis höga miljövärden som radien ger grund för avgränsning av utredningsområdet.

Rapporten beskriver i detalj vilka avvägningar som har påverkat utredningsområdets avgränsning längs hela utredningsområdets gräns. Detta resulterar i nedanstående utredningsområde.



Figur 1. Avgränsning av föreslaget utredningsområde för lokaliseringstudier Hässleholm-Lund, två nya spår.

Den kommande lokaliseringsutredningen kommer fokusera på att utreda och jämföra flera korridorer inom vilket två nya spår bedöms som genomförbara. De två nya spåren kommer placeras på sträckan Stångby till Tormestorp. Norr om Tormestorp kommer lokaliseringsutredningen inte innefatta två nya spår utan utreder istället lämplig plats för förbigångsspår, i båda riktningarna, längs befintlig Södra stambanan. Syftet med förbigångsspår är att långsamtgående tåg kan köra av huvudspåren och släppa förbi snabbare tåg. Detta för att öka kapaciteten på Södra stambanan.

Utredningen av de två nya spåren kommer att innehålla principiella dragningar enligt följande:

- 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 vid Höör och Eslöv
- Utbyggnad till fyrspar av Södra stambanan

Genom att två nya spår placeras inom utredningsområdet har påverkan på många höga värden kunnat undvikas och ändamålet med järnvägen bedöms kunna uppnås. En placering inom utredningsområdet kommer dock medföra både utmaningar och en betydande påverkan på miljön. Även samhällsnytta, kostnadseffektivitet och en god genomförbarhet av de två nya spåren bedöms kunna uppnås inom utredningsområdet. Viktigt att benämna är att berörda kommuner längs sträckan förordar alternativ som omfattas av föreslaget utredningsområde.

Den kommande lokaliseringsutredningen kommer att resultera i val av en korridor inom vilket två nya spår ska byggas. För denna korridor kommer det sedan tas fram en järnvägsplan som utreder exakt placering av de två nya spåren. Järnvägsplanen kommer fastställas innan en byggnation av de två nya spåren kan påbörjas.

1. Inledning

1.1. Bakgrund

I oktober 2023 fick Trafikverket ett nytt regeringsuppdrag att påbörja planläggningsarbetet av två nya järnvägsspår mellan Hässleholm och Lund (Regeringen, 2023). Inriktningen är att järnvägen ska byggas ut i stråket Hässleholm-Lund för att på ett kostnadseffektivt sätt förbättra för arbetspendling och bidra till ökad kapacitet för godstransporter på järnväg.

Åtgärden omfattar utbyggnad av två nya spår *konventionell järnväg*¹. De nya spåren ska gå från Tormestorp strax söder om Hässleholms tätort till Klostergården i Lunds stad. Ändamålet kommer att vara att förbättra för arbetspendling och godstransporter genom att bygga ut stråket Hässleholm-Lund med två nya järnvägsspår för ökad kapacitet och robusthet.

Planeringsförutsättningarna för hela projektet att bygga två nya järnvägsspår i stråket Hässleholm-Lund beskrivs i *Underlagsrapport Hässleholm-Lund, två nya spår, Planeringsförutsättningar* (Trafikverket, 2025a).

Projektet är uppdelat i två delprojekt:

- Delprojekt Lund, fyra spår – beskrivs i *Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund* (Trafikverket, 2025b)
- Delprojekt Hässleholm-Lund, två nya spår – beskrivs i denna underlagsrapport

1.2. Syfte

Syftet med dokumentet är att redovisa avgränsingar av det utredningsområde som kommer ligga till grund för den kommande lokaliseringsutredningen samt redogöra för den fortstatta planeringsprocessen.

Underlagsrapporten kommer utgöra en bilaga och underlag för det samråd som genomförs inför beslut om betydande miljöpåverkan

1.3. Avgränsning

Projekt Hässleholm-Lund, två nya spår, sträcker sig från Stångby norr om Lund till Hässleholm. Från Stångby och söderut mot Lund finns inga alternativa korridorer utan utbyggnad kommer att ske längs med befintliga spår. Därav tas en separat järnvägsplan fram för denna sträcka och Stångby blir detta projekts södra gräns. Uppdelningen av dessa två projekt beskrivs och motiveras i underlagsrapporten

Planeringsförutsättningar. Utredningsområdets norra gräns sätts till platsen där Skånebanan och Södra stambanan möts, eftersom eventuella åtgärder för Hässleholm C och anslutande järnvägsstråk kommer att studeras av Trafikverket i ett separat projekt.

¹ *Konventionell järnväg*: spår för gods- och persontrafik, upp till 250 km/tim för persontåg.

För att kunna ta ett välgrundat beslut om vilken lokalisering som lämpar sig bäst längs sträckan mellan Hässleholm och Stångby behöver vidare utredningar genomföras inom ett större utredningsområde.

I denna underlagsrapport redovisas avgränsningen av det utredningsområde som kommer ingå i den kommande lokaliseringsutredningen för två nya spår mellan Stångby och Hässleholm. Utredningsområdet rymmer ett flertal gångbara alternativ, för utbyggnaden av två nya spår, både fristående från befintliga Södra stambanan och som följer befintlig infrastruktur. Här förklaras även varför det är olämpligt eller direkt omöjligt att lägga järnvägen på annan plats utanför det utredningsområde som kommer att användas för lokaliseringsutredningen.

1.4. Metod för avgränsning av utredningsområdet

En central grund för planeringsarbetet är 4 § i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg:

När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

Det utredningsområde som tas fram för placeringen av två nya spår mellan Stångby och Hässleholm utgör det område inom vilket den färdiga anläggningen kommer byggas. Det kan dock krävas undersökningar och utredningar utanför utredningsområdet för att kartlägga t.ex. influensområdet för påverkan från själva anläggningen. Influensområdets storlek kan variera beroende på vad det är för miljöaspekt som kartläggs. Influensområde som sträcker sig utanför utredningsområdet är vanligt förekommande för miljöaspekter som yt- och grundvatten, buller, vibrationer och barriäreffekter för människor och djur.

För att förstå de avgränsningar av utredningsområdet som har genomförts så tydliggörs det nedan vilka värden eller förutsättningar som bedöms omöjliggöra två nya järnvägsspår eller där en placering av två nya spår bedöms direkt olämpligt på platsen. Ambitionen har varit att undvika sådan påverkan som inte bedömts som motiverbar eller som är olämplig i förhållande till de alternativ som kvarstår inom det slutliga utredningsområdet för kommande lokaliseringsutredning.

Värden och förutsättningar som påverkat utredningsområdets gräns är:

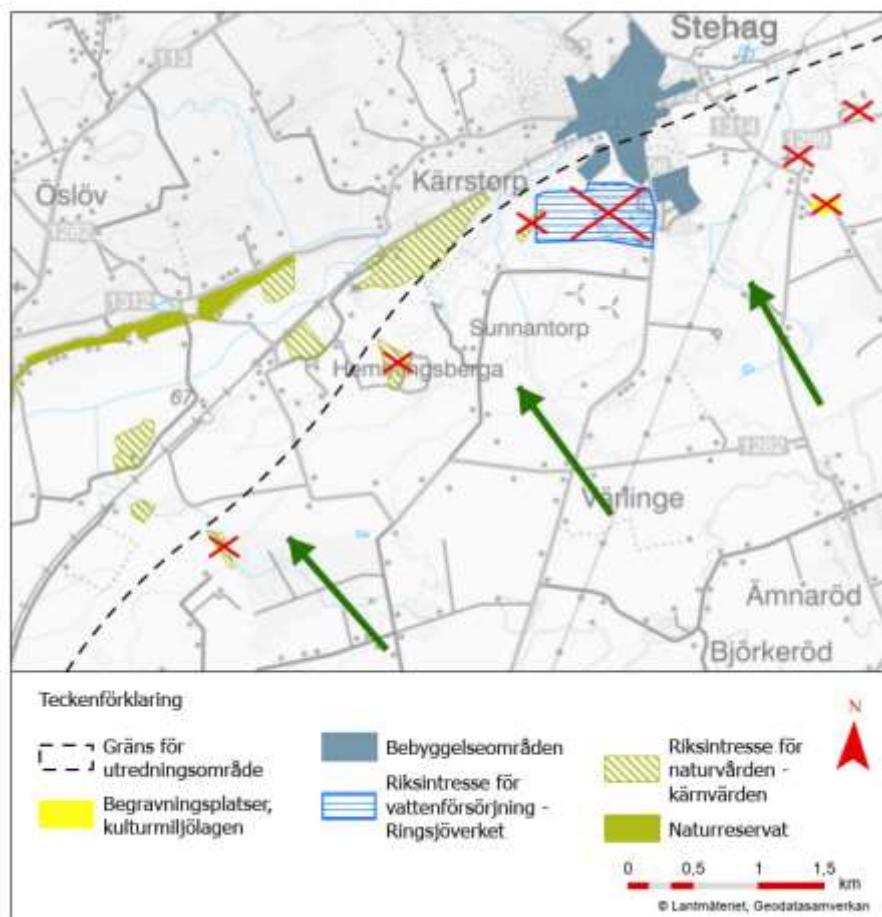
- Placeringar som inte uppfyller ändamålet med två nya spår. Det gäller placeringar som:
 - Inte leder de två nya spåren till befintlig Södra stambana vid Stångby eller vid Tormestorp där de behöver ansluta till befintlig järnväg.
 - Medför en sådan extra längd på de två nya spåren, i jämförelse med att gå intill befintliga Södra stambanan, att den samhällsekonomiska lönsamheten blir så låg eller kostnaden samt klimatpåverkan så hög att den extra längden inte går att motivera.

- Avviker från en utformning av de två nya spåren som medger en tåghastighet om 250 km/tim bortsett från inom tätbebyggt område där hastigheten kan vara lägre.
- Utpekade värden av så högt lagstadgat skydd eller känslig art att en påverkan på värden inte bedöms som motiverbart och vilka inte kan mildras med rimliga skyddsåtgärder. Det gäller värden som:
 - Är skyddade som Natura 2000 gällande både fåglar, andra arter samt arternas habitat (livsmiljö). Områdena är skyddade enligt internationell lagstiftning och har mycket starkt skydd.
 - Är skyddade som naturreservat där en järnväg är oförenlig med naturreservatets syfte.
 - Utgör kärnvärden inom riksintressen. Här har riksintresseområden detaljstuderats och de områden inom riksintresset som hyser värden som pekats ut, i riksintressenas värdebeskrivning, som extra känsliga utgör det som här benämns kärnvärden. För vissa riksintresseområden görs inget utpekande av kärnvärden t.ex. riksintresse för Totalförsvaret. Anledningen till att kärnvärden pekats ut är för att riksintressenas utbredning är för stora för att kunna tas hänsyn till i sin helhet.
 - Utgör byggnadsminnen, kyrkliga kulturminnen, begravningsplatser samt fornlämningar där det bedöms osannolikt att tillstånd för borttagning medges.
- Områden med flera sammanfallande värden där den totala påverkan på värdena inte bedöms som motiverbart.
- Radien som en järnväg minimalt kan ha i kurvor. En järnväg är en så kallad "styv" teknisk anläggning där radierna i kurvor är relativt stora om de jämförs med till exempel en väg. Radien är baserad på att tåg inte kan svänga lika skarpt som en bil och hänger samman med tågens hastighet på de nya spåren. Radien som använts för att avgränsa utredningsområdet mellan de exkluderade värdena, i denna utredning, är baserad på en tåghastighet på 250 km/tim. Radien är ingen ensam grund för avgränsning, utan används gemensamt med de specifika geografiska förutsättningarna på respektive plats. Det är tillsammans med exempelvis höga miljövärden som radien ger grund för avgränsning av utredningsområdet. Studier har även inkluderat lägre hastigheter men avvägningar har gjorts att 250 km/tim ska gälla som förutsättning med lokala avsteg inom tätbebyggda område. Ytor som hamnat utanför utredningsområdet går antingen inte att nå med en gångbar järnvägsgeometri eller ökar inte möjligheten att formera alternativ som uppfyller ändamålet.

2. Framtagande av utredningsområde

Utredningsområdets gränser förklaras i detta kapitel utifrån en process där en dragning av två nya spår mellan Stångby och Hässleholm studeras på bred geografisk front i landskapet. Detta för att inget genomförbart alternativ för en dragning av två nya spår ska missas. Det förklaras varför olika platser eller sträckningar valts bort och inte bedöms utgöra något gångbart alternativ. Dessa bortval grundar sig i områden där en ny järnväg skulle medföra intrång i värden av mycket stor samhällsvikt, värden med starkt lagskydd eller värden med stor känslighet.

När det i landskapet öppnas upp för ett gångbart alternativ för anläggandet av två nya spår så utgör dessa, med ett tilltaget område på 100 meter, gränsen för utredningsområdet. Därefter läggs järnvägstekniska begränsningar på de exkluderade värdena, vilket ger ytor mellan värden dit järnvägen inte kan placeras eftersom den minsta möjliga kurvradien för tåg i 250 km/tim gör det omöjligt att anlägga de två nya spåren på dessa platser. Linjen som utgör gränsen mellan värden tillsammans med de tekniska begränsningarna av radien för tåg utgör det föreslagna utredningsområdet för den kommande lokaliseringsutredning av de två nya spåren, se Figur 2.



Figur 2. Exempel på hur gränsen för utredningsområdet har tagits fram. De gröna pilarna indikerar arbetet med att gå utifrån landskapet och in mot Södra stambanan för att hitta första gångbara alternativet för att anlägga de två nya spåren. De röda kryssen visar värden som inte ska påverkas på grund av deras starka lagskydd och känsliga art. Inom korridoren kvarstår höga värden som i denna figur utgörs av kärnvärden i riksintrasse för naturvård och naturreservat, vilka kommer beaktas i kommande arbete.

Det tilltagna området på 100 meter utgör en buffert. Inom buffertområdet kommer inte de två nya järnvägsspåren att anläggas, men delar av området kan påverkas av anläggningar eller åtgärder som krävs kopplat till de två nya spåren. Det kan handla om bullerskyddsskärmar, staket, teknikbyggnader, servicevägar, trädsäkring samt mark för tillfälligt nyttjande under byggskede. Påverkan av indirekt karaktär kan även tillkomma utanför dessa 100 meter. Detta kan till exempel vara bullerpåverkan eller visuell påverkan (se mer om influensområde i första stycket under avsnitt 1.4).

Inom det utredningsområde som kvarstår finns potential att få fram flera gångbara alternativ för två nya spår mellan Hässleholm och Lund, utan omotiverbart stora intrång i höga värden i landskapet. Det kommer dock kvarstå värden med starkt lagskydd, stor känslighet och samhällsvikt inom utredningsområdet. Det innebär inte att dessa områden kommer påverkas men det ingår i kommande lokaliseringsutredning att hitta den mest lämpliga korridoren i utredningsområdet inom vilket de två nya spåren ska byggas. Exakt placering av de två nya spåren inom korridoren kommer beslutas i nästa planeringssteg efter lokaliseringsutredningen är klar, då en järnvägsplan tas fram.

2.1. Motiv till avgränsning av utredningsområdets södra respektive norra gräns

Utredningsområdet avgränsas i söder vid Stångby där en separat järnvägsplan tas fram för byggnation av två nya spår ner till Klostergården och avgränsas i norr i södra Hässleholm där Skånebanan går ihop med Södra stambanan, strax söder om Kristianstadsvägen.

Som kan läsas i underlagsrapporten Planeringsförutsättningar finns det endast ett alternativt spårläge för två nya spår mellan Lund och Stångby, vilket är längs med Södra stambanans befintliga spår. Eftersom det inte krävs någon lokaliseringsutredning på sträckan kan denna sträcka brytas ut och planläggning av de två nya spåren påbörjas direkt i en järnvägsplan. Gränsen mellan projekten placeras norr om Stångby där det finns flera möjliga sträckningar av två nya spår norrut.

I den norra delen av utredningsområdet så är det endast möjligt att placera nya spår intill befintliga Södra stambanan i höjd med Göingeåsen och Hovdala. Norrut vid Finjasjön, i höjd med Tormestorp behöver de två nya spåren ansluta till Södra stambanan och gå vidare med endast de befintliga två spåren mot Hässleholm C. Det finns dock behov för tåg med högre hastighet att kunna passera långsamtgående tåg även på sträckan mellan Tormestorp och Hässleholm C. Därav kommer det även utredas om och var förbigångsspår i båda riktningarna kan placeras på denna sträcka. Även om Södra stambanan inte byggs ut med två nya spår hela sträckan till Hässleholm så ingår hela sträckan i utredningsområdet för lokaliseringsutredningen.

2.2. Bortval av vissa större geografiska områden

2.2.1. Motiv till bortval öster om Hörby och väster om Röstånga

För att uppnå en funktion på järnvägen som uppnår ändamålet och samtidigt generera den samhällsnytta som är planerad för utbyggnaden kan inte de två nya spåren vara hur långa som helst, utan sträckan måste vara rimlig i förhållande till den kortaste sträckan.

Därför behöver områden som avviker för långt från fågelvägen mellan Stångby och Hässleholm avgränsas bort. Det konstaterades redan i *Åtgärdsvalsstudien* (Trafikverket, 2018) att placeringar av två nya spår öster om Hörby eller väster om Röstånga inte är aktuellt vilket även har poängterats av regeringen i deras utgångspunkter om arbetspendling och övriga resor, vilken ökar med kortare restid.

2.2.2. Motiv till bortval av tunnlar och längre broar

Kostnadsdrivande byggnadsverk som tunnlar och längre broar påverkar anläggningens totala kostnad och påverkar den samhällsekonomiska avvägningar om anläggandet av två nya spår är motiverbart eller inte. Detta innebär att tunnlar eller längre broar för att passera t.ex. orter, större sjöar och rekreationsområden försämrar den samhällsekonomiska lönsamheten. Tunnlar eller broar ses därför inte som ett alternativ för att undvika påverkan på värden som begränsar framkomligheten av de två nya spåren, då det inte bedöms motiverbart att järnvägen ska få påverka dessa värden. Så möjligheten att använda tunnlar eller längre broar har inte varit ett argument för att utöka utredningsområdet eftersom det funnits alternativ där dessa inte krävs.

Det är dock viktigt att förtydliga att även om utredningsområdet inte utökas med argument att värden kan passeras med tunnel eller längre bro så utesluter det inte att det kan bli aktuellt med sådana byggnadsverk inom utredningsområdet. Behovet av detta kommer utredas i kommande lokaliseringsutredning.

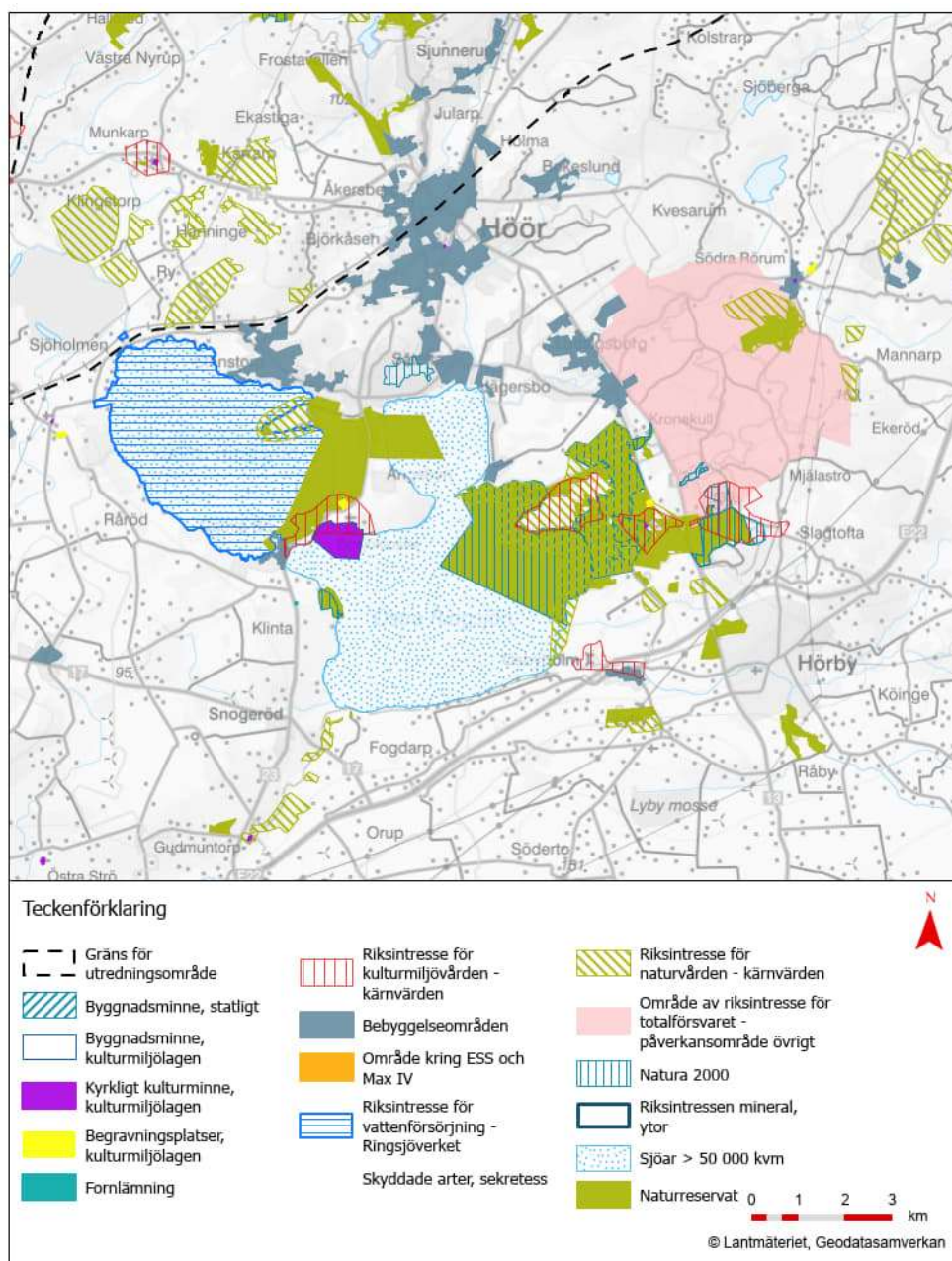
2.2.3. Motiv till bortval genom och öster om Ringsjön

Det har tidigare beskrivits att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt att bygga en järnväg öster om Hörby. Studeras en karta så kan det se ut som att det finnas utrymme väster om Hörby mellan tätorten och Östra Ringsjön. I Figur 3 har de värden där intrång med två nya spår inte bedöms som motiverbart lagts in för att visa på de höga värden som finns i just området mellan Höör och Hörby. Här har Försvarmakten pekat ut ett riksintresse för sin verksamhet. Här finns även två Natura 2000-områden och ett naturreservat som skyddar ett viktigt område för fåglar under migrationstiden. Invid Ringsjön finns strandängar och ett äldre mosaikartat jordbrukslandskap med många äldre ekar som hyser den skyddade arten läderbagge. Området är även rikt på kulturmiljövärden däribland fornlämningar och ett riksintresse för kulturmiljövården. Området omfattas även av riksintresse för friluftsliv.

Då värdena i landskapet är varierande och många samt omfattar ett till ytan stort område, bedöms det inte motiverbart att lägga två nya spår genom detta känsliga landskapsavsnitt och en dragning öster om Ringsjön bedöms därmed inte vara möjlig.

Precis som öster om Ringsjön så bedöms det inte motiverbart att lägga två nya spår mellan Östra och Västra Ringsjön. Även i detta område är värdena i landskapet av varierande art och många till antal, se Figur 3. Värden som inte gör det motiverbart att placera en järnväg i området är riksintresse för friluftsliv där området beskrivs som viktigt att bevara för tätortsnära rekreation och turism samt hyser möjlighet till golf och bad. Ringsjön utgör även reservvattentäkt till Bolmen och Vombsjön. Mellan sjöarna ligger även Bosjöklöster vars kyrka utgör ett kyrkligt kulturminne och klostret och dess omgivning utgör ett kärnvärde i riksintresse för kulturmiljövård.

Stora delar av marken på båda sidor om väg 23 utgörs av naturreservat med syfte att bevara strandmiljöer med omgivande våtmarksmiljöer, odlingslandskap och skogsmiljöer. Området har delvis en unik kontinuitet av grova ädellövträd med flertalet vedlevande skalbaggar (varav 24 stycken är rödlistade). Området är även viktigt för fåglar.

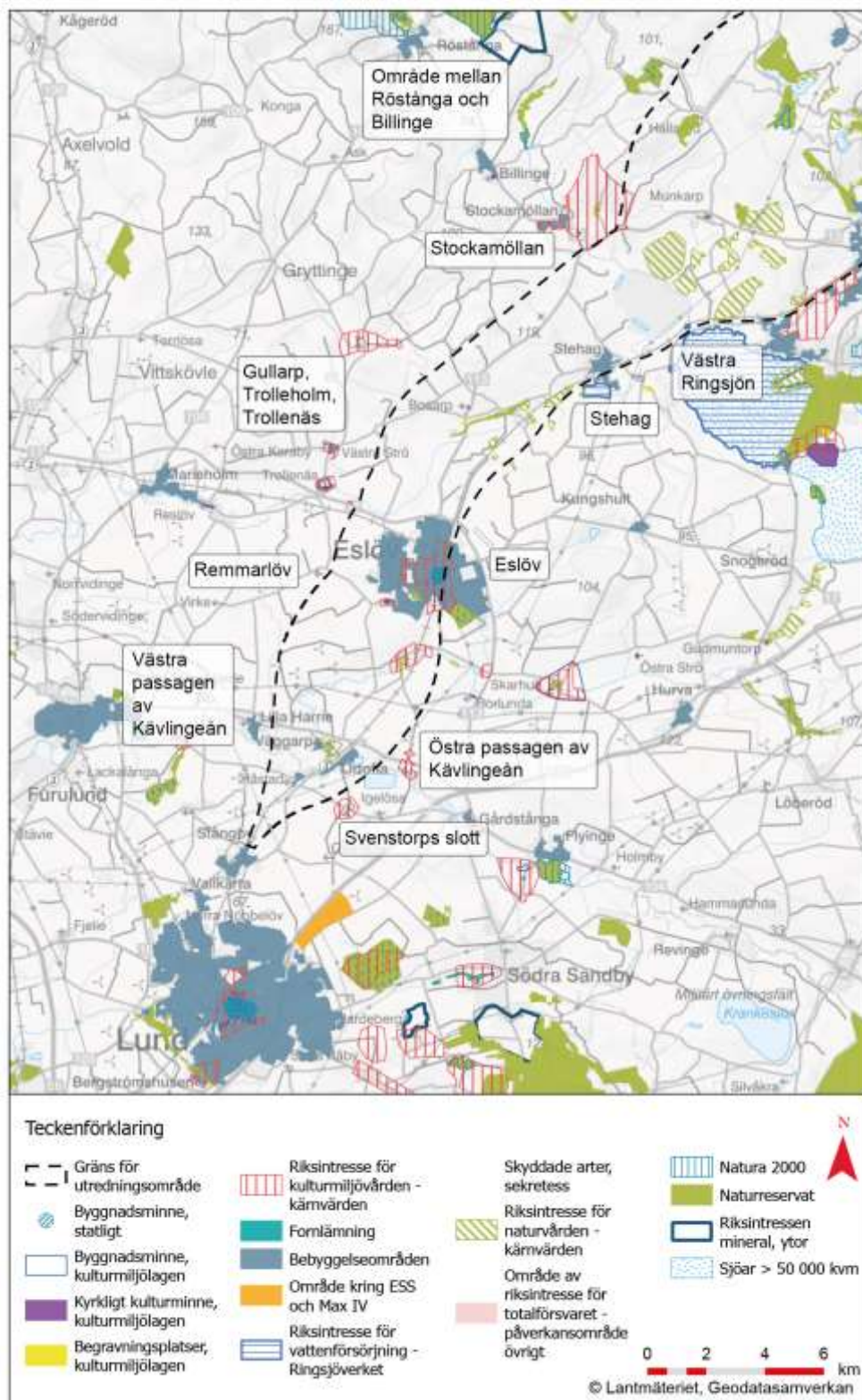


Figur 3. Som visar inzoomning på värden öster om Östra Ringsjön samt mellan Ringsjöarna.

2.3. Motiv till avgränsning av utredningsområdet längs sträckan

För att beskriva avgränsningen av utredningsområdet på sträckan mellan Stångby och Hässleholm har området valts att delas in i fyra delsträckor. De fyra områdena presenteras under separata rubriker nedan. I kartbilderna i figur 4-7 syns en svart streckad linje vilket är den valda gränsen av utredningsområdet för lokaliseringsutredningen.

I Figur 4 anges platsnamn som används i texterna under figuren för att beskriva avgränsningen.



Figur 4. Utredningsområdets södra del. Rutorna med namn visar platser som anges i löptext.

Svenstorps slott

Från Stångby mot västra sidan av Västra Ringsjön ligger begränsande värden för de två nya spåren sporadiskt utplacerade i landskapet. Söderifrån, så begränsar Svenstorps slott möjligheten att röra sig österut i landskapet och de två nya spåren behöver placeras på slottetsområdets västra sida. Spårgeometrin gör att järnvägen inte kan runda slottet på dess östra sida.

Kävlingeån

Norr om Svenstorps slott ligger Kävlingeån. Här begränsas en passage av ån, österifrån, av kärnvärden i riksintresse för kulturmiljövård runt Viderups gods samt av Örtofta sockerbruk och dess kringanläggningar såsom vattenreningsdammarna. De så kallade sockerburksdammarna har utöver funktion för sockerbruket höga värden för fåglar och rekreation. Eftersom påverkan på sockerbruksdammarna bedöms som omotiverbar så har gränsen för utredningsområdet placerats väster om sockerbruksdammarna men öster om industribyggnaden för Örtofta sockerbruk. Gränsen för utredningsområdet sammanfaller med en kraftledningsgata på platsen.

Eslöv

Vid Eslöv finns nästa begränsning i utredningsområdets utbredning. En dragning av två nya spår öster om Eslöv har bedömts som orimlig. Öster om Eslöv ligger ett viktigt tätortsnära rekreationsområde, Snärjet, som är ett av få rekreationsområden nära tätorten och det enskilt största rekreationsområdet för boende i Eslöv. Två nya spår skulle innebära en ytterligare barriär till rekreationsområdet och tillskapar en komplex trafiksituation som skulle påverka barns möjlighet att kunna röra sig till området. Spåren skulle även innebära ett intrång i skogsmark med många naturvärden. De sammanfallande värdena på platsen gör att intrång i Snärjet inte bedöms som motiverbart.

Söder om Eslöv ligger Natura 2000-område tillika naturreservatet Abullahagen. Abullahagen är en fuktberoende ängsmark som betats under lång tid. Marken hyser många ovanliga arter som endast återfinns på näringsfattiga marker. Inom området finns också en större vattensamling, Långa kärr. Ett anläggande av en järnväg öster om Eslöv kan, beroende på höjdläge, riskera att påverka vattenförhållandena inom Natura 2000-området.

Det är antalet värden i landskapet, deras känslighet samt betydelse för boende i Eslöv som gör att det inte bedöms som motiverbart att anlägga spåren öster om Eslöv. Utredningsområdet är därav satt till att följa Södra stambanan centralt genom Eslövs tätort, där det möjliggörs för en placering av spåren både öster och väster om befintlig järnväg.

Stehag

Norr om Eslöv behöver spåren läggas väster om Ringsjön. Mellan Eslöv och Ringjön utgör orten Stehag en begränsning i landskapet. Vid Stehag ligger anläggningar tillhörande Ringsjöverket som är av riksintresse för vattenförsörjning samt Stehags kyrka med begravningsplats som båda är skyddade enligt kulturmiljölagen. Eftersom dessa värden behöver undvikas går det inte geometriskt att gå med en järnväg öster om Stehag för att sedan gå väster om Ringsjön. Radierna på järnvägens kurvor hade blivit för snäva för att det ska fungera och sträckan blir betydligt längre än att gå väster om Stehag alternativt bredvid befintliga Södra stambanan.

På sträckan mellan Eslöv och Stehag ligger kärnvärden tillhörande riksintresse för naturvård. För att undvika intrång i dessa höga naturvärden placeras utredningsområdet väster om två områden med kärnvärden. En placering av två spår öster om dessa är inte möjligt på grund av järnvägens geometri.

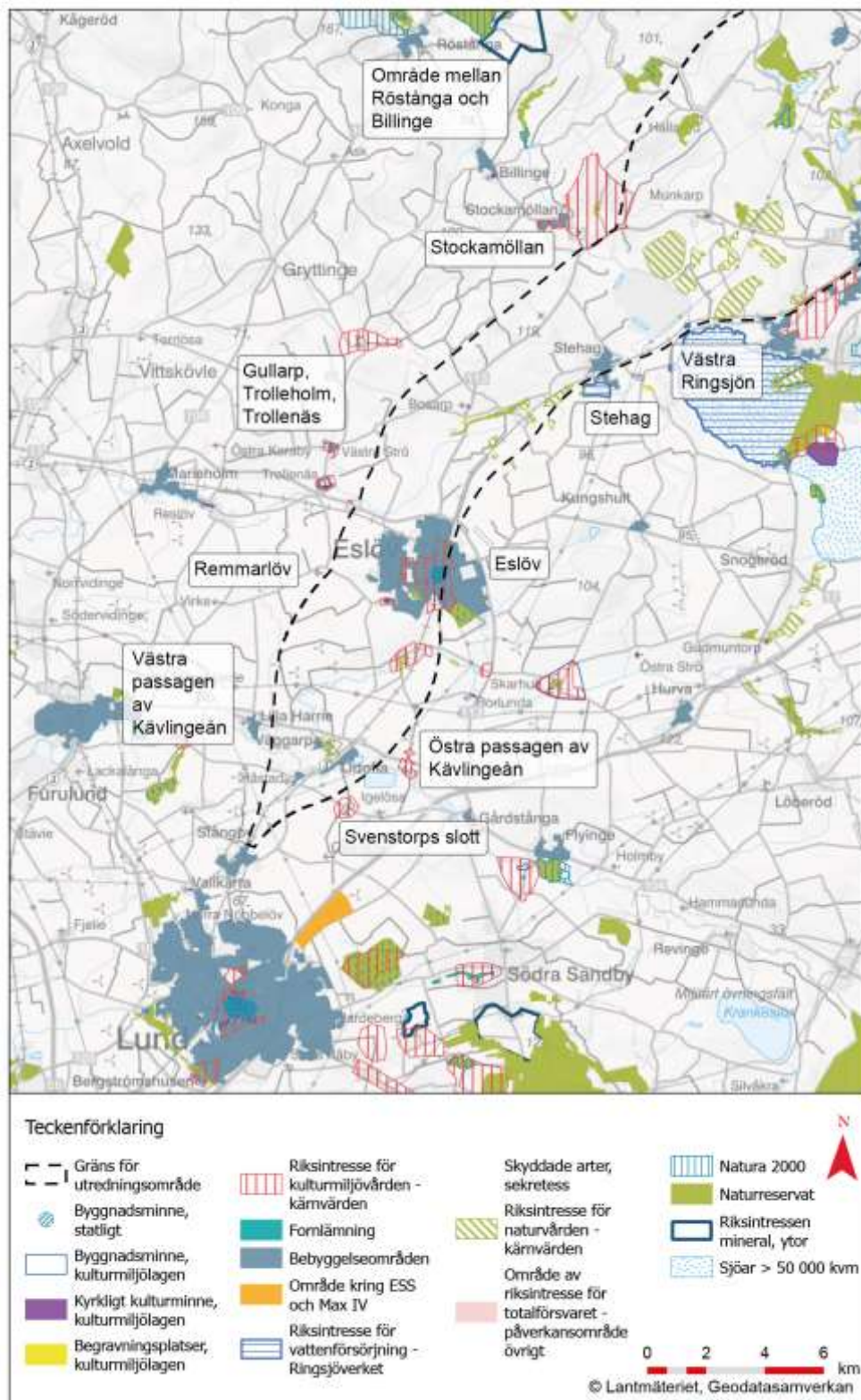
Västra Ringsjön och Rönne ås dalgång

Som tidigare beskrivit så bedöms det inte motiverbart att lägga de två nya spåren på bro över Västra Ringsjön. Utöver anläggningskostnad utgör sjön en reservvattentäkt och är av riksintresse för yrkesfisket. Sjön är därav känslig för påverkan utöver att ett anläggande av järnvägen över sjön är tekniskt komplicerat att bygga och innebär stora kostnader. Västra Ringsjöns västra kant utgör därav gränsen av utredningsområdet upp till och över Rönne å.

Vidare beskrivning av utredningsområdets östra gräns kan läsas i kapitel 2.4.3 som beskriver utredningsområdets östra gräns norr om Rönne å.

2.3.2. Utredningsområdets sydvästra gräns

I Figur 5 anges platsnamn som används i texterna under figuren för att beskriva avgränsningen.



Figur 5. Utredningsområdets södra del. Rutorna med namn visar platser som anges i löptext.

Västra passagen av Kävlingeån

Vid Kävlingeån ligger samhället Lilla Harrie med en kyrka som har anor från 1100-talet med intilliggande kyrkogård. Byggnaden räknas som kyrkligt kulturminne och är skyddad enligt kulturmiljölagen. Ett intrång i kyrkan med tillhörande kyrkogård bedöms inte motiverbart. Av spårgeometrisk skäl är det tekniskt svårt och lägre samhällsekonomiskt lönsamt att lägga järnvägen väster om Lilla Harrie. I landskapet väster om Lilla Harrie finns även ett större område som utgör riksintresse för kulturmiljövård, även om det inte är riksintressets kärnvärde som ligger här. Det finns även kopplingar mellan orter som är viktiga att bevara för till exempel barns möjlighet att röra sig själva mellan aktiviteter, skolor med mera. Med en placering väster om Lilla Harrie kommer även järnvägen närmre Stångby mosse som är skyddad både som Natura 2000 och naturreservat. Ovan värden i landskapet gör att utredningsområdets gräns vid Kävlingeån placeras strax öster om Lilla Harrie samhälle. En placering väster om Lilla Harrie skulle medföra en orimligt lång banlängd till en orimligt hög kostnad.

Remmarlöv

Remmarlövs kyrka som ligger i södra delen av byn Remmarlöv utgör ett kyrkligt kulturminne och är skyddad enligt kulturmiljölagen. I Remmarlöv finns även ett kulturhistoriskt samband mellan Remmarlövs kyrka och närliggande bytomter vilket bidrar till att skapa en värdefull landskapsbild på platsen. Utredningsområdets gräns placeras här öster om Remmarlöv, en placering väster om orten skulle medföra en orimligt lång banlängd till en orimligt hög kostnad.

Slottsmiljöerna vid Trollenäs och Trolleholm samt Gullarp

Vidare norrut, nordväst om Eslöv, ligger Gullarp. Den mindre orten har ett betydande sammanhang till Trollenäs, Västra strö och till Trolleholm. I Gullarp ligger ruinen efter Gullarps kyrka med kyrkogård med anknäytningar till Trollenäs.

Väster om Gullarp ligger tre kärnvärden inom riksintresse för kulturmiljövård på rad – Trollenäs slott, Västra strö och Trolleholms slott. Då de tre platserna har ett betydande sammanhang så är landskapsbilden bevarandevärd och känslig för intrång. Området är även av regionalt intresse för friluftsliv och rekreation och områdena är utpekade som tysta/opåverkade. Värdena medför att gränsen för utredningsområdet placeras öster om dessa tre kärnvärden.

Att gå på västra sidan om Remmarlöv samt Trollenäs och Trolleholm hade inneburit en orimligt lång banlängd till en orimligt hög kostnad. Detta eftersom järnvägen hade letts mot nordväst när den hade behövt ledas i nordostlig riktning på platsen för att nå utredningsområdets norra gräns.

Norr om Trolleholm och Rönne å är utredningsområdets gräns rak. Det har här bedömts att en placering av de nya spåren väster om gränsen inte hade medfört någon nytta för placeringen av spåren utan hade enbart tillfört en högre kostnad, sämre samhällsekonomisk lönsamhet och då sämre uppfyllande av ändamålet.

Rönne ås dalgång väster om Stockamöllan

En lokalisering av två nya spår mellan Röstånga och Billinge har valts bort på grund av den orimligt långa banlängd som spåren skulle innebära, och utan tillförd samhällsnytta. En lokalisering mellan Billinge och Stockamöllan skulle innebära att järnvägen anläggs parallellt med Rönne ås dalgång på en sträcka av flera kilometer. Dalgången innefattar områden utpekade som riksintresse för naturvård respektive friluftsliv, samt nationellt särskilt värdefullt vatten avseende naturmiljö.

Ån skulle troligen behöva passeras i sned vinkel, vilket innebär att långa, komplexa och dyra konstruktioner skulle krävas längs de två riksintressena. Inom området ligger även naturreservatet Anderstorps eneskog, och två andra vattendrag i samma riktning som järnvägen. Eftersom området mellan Billinge och Stockamöllan har flera sammanfallande värden och en påverkan på platsen inte bedöms som motiverbart så placeras gränsen för utredningsområdet öster om Stockamöllan.

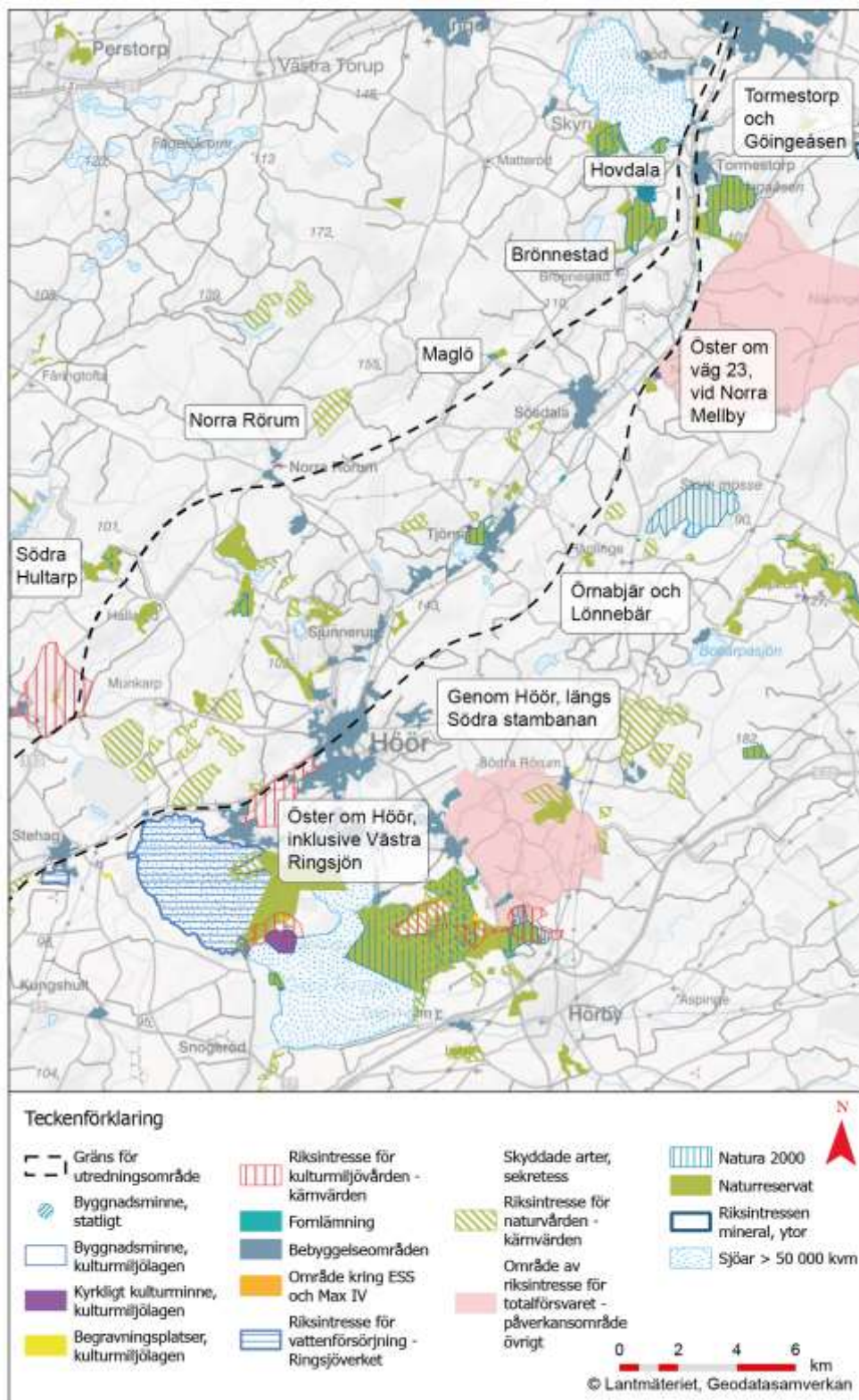
Rönne ås dalgång öster om Stockamöllan

Öster om Stockamöllan ligger ett riksintresse för kulturmiljövård som sträcker sig ner till riksväg 13. Området hyser mjölkvarnar som Bålamöllan och Rönnemölla vilka visar på en tidig industriell miljö med tusenårig kontinuitet. Utredningsområdet placeras härav öster om riskväg 13.

Gränsen för utredningsområdet norr om Rönne å beskrivs i kapitel 2.3.4.

2.3.3. Utredningsområdets nordöstra gräns

I Figur 6 anges platsnamn som används i texterna under figuren för att beskriva avgränsningen.



Figur 6. Utredningsområdets norra del. Rutorna med namn visar platser som anges i löptext.

Öster om Höör, inklusive Västra Ringsjön

Norr om Rönne å följer utredningsområdets gräns Västra Ringsjöns strand. Norr om sjön ligger de tätbebyggda områdena Ormanäs och Stenskogen samt ett riksintresse för kulturmiljövård. Utredningsområdets gräns har därmed placerats cirka 100 meter öster om befintliga Södra stambanan för att inkludera en fortsatt utredning av två nya spår på östra sidan järnvägen med en central placering av de två nya spåren genom Höörs tätort (de 100 metrarna utgör buffert som beskrivs i tredje stycket i kapitel 2).

Örnabjär och Lönnebjär

Norr om Höör ligger två naturområden som avgränsar utredningsområdet österut som båda utgör vulkanrester. Väster om orten Häglinge ligger Örnabjär naturreservat som är ett mindre område som utmärker sig genom sin spännande geologi i form av basaltkupper och hyser både trädklädda betesmarker och äldre ädellövskog.

Norr om Örnabjär naturreservat ligger Lönnebjär som utgör ett riksintresse för naturvård. Även för detta område utgör geologin med basaltkupper ett en viktig del av bevarandevärdet.

Öster om väg 23, vid Norra Mellby

Längre norrut behöver gränsen för utredningsområdet anpassas till riksintresse för totalförsvarets militära del (övrigt influensområde). Väster om riksintresset för totalförsvaret ligger Norra Mellby kyrka som är ett kyrkligt kulturminne och skyddat enligt kulturmiljölagen samt naturreservat Norra Mellby som utgörs av en gammal ekskog.

Värdena i landskapet vid Norra Mellby tar sammantaget stor yta i anspråk vilket medför att gränsen för utredningsområdet får placeras väster om dessa värden. Det är spårtekniskt inte möjligt att lägga järnvägen öster om de utpekade värdena.

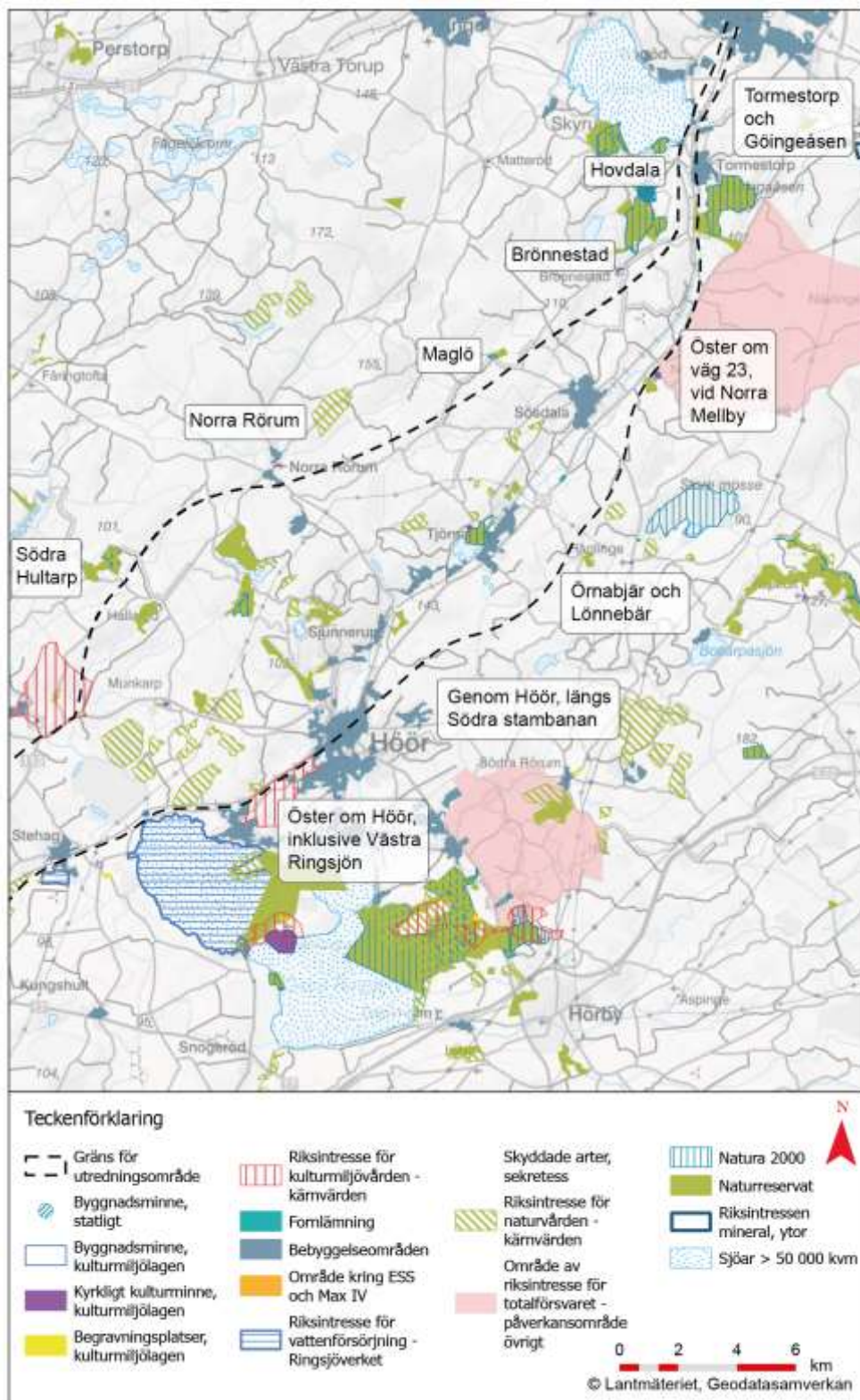
Tormestorp och Göingeåsen

I området vid Tormestorp ligger Göingeåsen som både utgörs av ett naturreservat och ett Natura 2000-område. Som namnet indikerar utgörs området av en höjd och befintliga Södra stambanan ligger i en dalgång strax väster om åsen. Gränsen för utredningsområdet placeras strax väster om Göingeåsen.

I utredningsområdets norra gräns smalnar utredningsområdet av och går ihop med Södra stambanan i dess befintliga sträckning. Utredningsområdet placeras här väster om Tormestorps tätort eftersom ett intrång inte skulle medföra någon samhällsnytta utan enbart en ökad kostnad och ökat intrång.

2.3.4. Utredningsområdets nordvästra gräns

I Figur 7 anges platsnamn som används i texterna under figuren för att beskriva avgränsningen.



Figur 7 Utredningsområdets norra del. Rutorna med namn visar platser som anges i löptext.

Södra Hultarp

Efter passagen av Rönne ås dalgång går gränsen för utredningsområdet norrut till Södra Hultarp. Här ligger området Allarps bjär som är skyddat som både naturreservat, Natura 2000 och riksintresse för naturvård. Det är spärgeometriskt inte möjligt att lägga järnvägen väster om värdena, därav placeras gränsen för utredningsområdet öster om detta område.

Norra Rörum

För att komma till Tormestorp måste de två nya spåren dras i nordöstlig riktning vilket medför att gränsen av utredningsområdet placeras öster om Norra Rörum. En dragning väster om hade medfört att även riksintresset för naturvård, Hjällaröd, hade behövt rundas och då kommit i konflikt med ett sekretessbelagt områdesskydd som sätter stopp för en dragning av järnvägen vidare mot Tormestorp. I Norra Rörum ligger även Norra Rörums Kyrka som omfattas av kyrkligt kulturminne och är skyddad enligt kulturmiljölagen. Gränsen för utredningsområdet placeras härav öster om Norra Rörums tätort och öster om riksintresset Hjällaröd.

Maglö

Vidare i nordöstlig riktning ligger Maglö och Maglö gods som utgör ett kärnvärde i regionalt kulturmiljöprogram och har en bevarandevärd landskapsbild. Vid godset ligger även Maglö ekar som är ett naturområde skyddat som både naturreservat och Natura 2000. Området har även ett betydande värde för friluftslivet. Gränsen för utredningsområdet placeras baserat på ovan öster om Maglö ekar.

Brönnestad

Norr om Sösdala, strax söder om Hovdala, ligger samhället Brönnestad med Brönnestads kyrka som är skyddat som kyrkligt kulturminne och omfattas därav av skydd enligt kulturmiljölagen. Värde medför att utredningsområdets gräns placeras öster om Brönnestad. Av spärtekniska skäl går det inte placera spåren väster om Brönnestad.

Hovdala och Tormestorp

Finjasjön avgränsar områdets norra del åt öster vid Tormestorp för att nå utredningsområdets norra gräns. Strax söder om sjön ligger Hovdala slott med ägor. Själva slottet är skyddat som statligt byggnadsminne och runt slottet finns naturmiljöer med höga naturvärden, vilka är skyddade både som naturreservat och Natura 2000-område. Runt sjön och vid Hovdala slott ligger även ett riksintresse för friluftsliv. De två nya järnvägsspåren behöver på grund av de höga värdena i området runt Hovdala placeras öster om Natura 2000-området.

Vid Hovdala och Tormestorp går utredningsområdet ihop med befintliga Södra stambanan där utredningsområdet når sin norra gräns.

3. Inriktning för kommande planeringsskede

Avgränsningen av det utredningsområde som tagits fram för en lokaliseringsutredning för två nya spår mellan Hässleholm och Stångby presenteras i Figur 8. Eftersom det finns flera gångbara alternativ av två nya spår inom utredningsområdet krävs det vidare utredning inom området för att kunna välja den lokalisering med bäst förutsättningar för en utbyggnad med två nya spår.

Den kommande lokaliseringsutredningen kommer fokusera på att utreda och jämföra flera korridorer inom vilket två nya spår bedöms som genomförbara. Däribland en placering av de två spåren längs med befintliga Södra stambanan. De två nya spåren kommer placeras på sträckan Stångby till Tormestorp. Norr om Tormestorp kommer lokaliseringsutredningen inte innefatta två nya spår utan utreder istället lämplig plats för förbigångsspår, i båda riktningarna, längs befintlig Södra stambanan. Syftet med förbigångsspår är att långsamtgående tåg kan köra av huvudspåren och släppa förbi snabbare tåg. Detta för att öka kapaciteten på Södra stambanan.

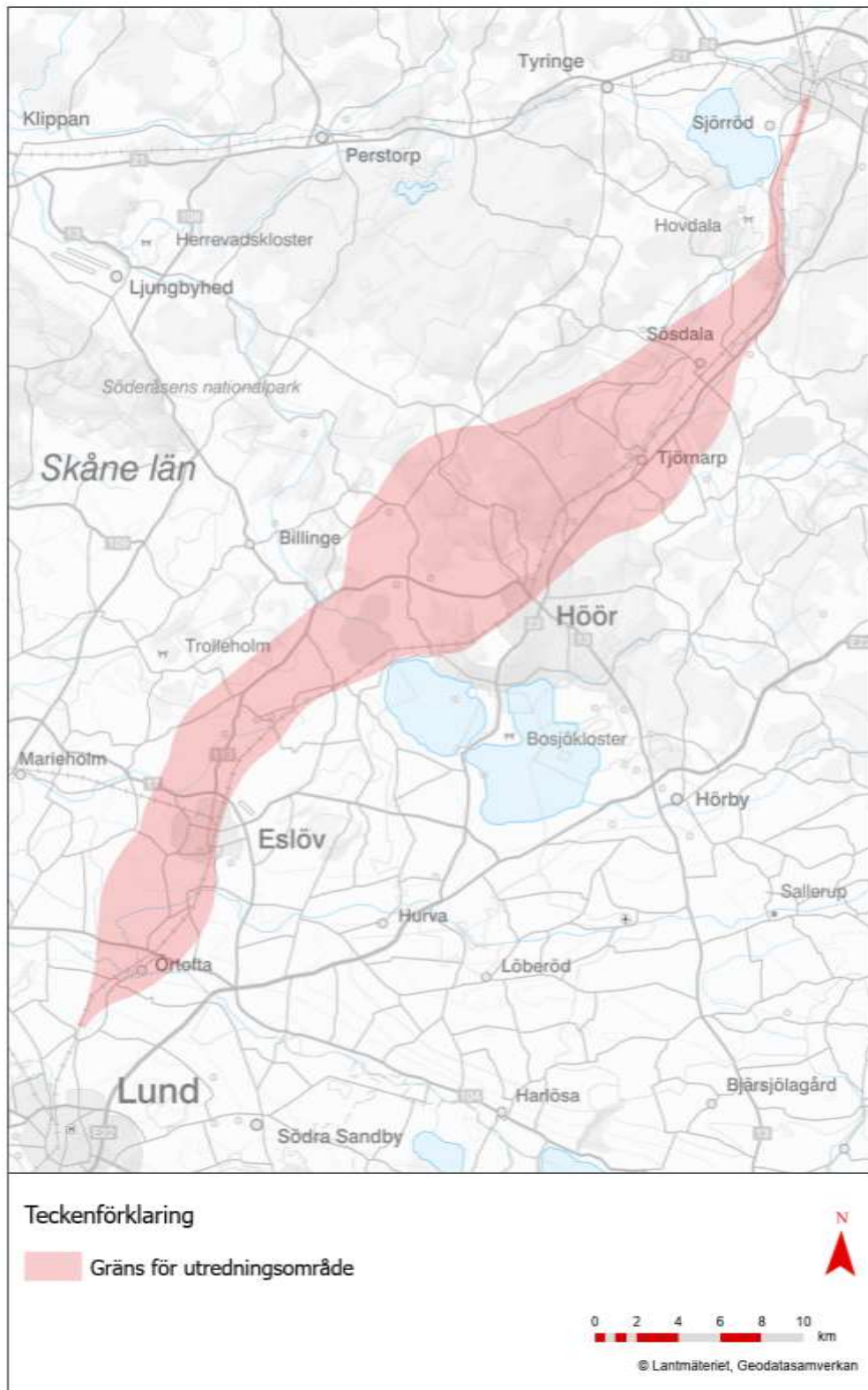
Genom att två nya spår placeras inom utredningsområdet har påverkan på många höga värden kunnat undvikas och ändamålet med järnvägen bedöms kunna uppnås. En placering inom utredningsområdet kommer dock medföra en betydande påverkan på miljön även om de högre värdena undviks. Även samhällsnytta, kostnadseffektivitet och en god genomförbarhet av de två nya spåren bedöms kunna uppnås inom utredningsområdet. Viktigt att benämna är att berörda kommuner längs sträckan förordar alternativ som omfattas av föreslaget utredningsområde.

Den kommande lokaliseringsutredningen kommer att innehålla principiella dragningar enligt följande:

- 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 vid Höör och Eslöv
- Utbyggnad till fyrspar av Södra stambanan

Med ovan principiella dragningar så bedöms en variation av utbyggnadsalternativ att kunna genomlysas och skillnader mellan dessa tydliggöras. De innehåller även alternativ som lyfts fram som önskvärda av berörda kommuner och alternativ som i tidigare utredningar visat sig genomförbara med hög samhällsnytta, kostnadseffektiva och med relativt begränsad omgivningspåverkan i relation till andra utredda alternativ.

Den kommande lokaliseringsutredningen kommer att resultera i val av en korridor inom vilket två nya spår ska byggas. För denna korridor kommer det sedan tas fram en järnvägsplan som utreder exakt placering av de två nya spåren. Järnvägsplanen kommer fastställas innan en byggnation av de två nya spåren kan påbörjas. Sträckan Hässleholm-Stångby kan genomföras oberoende av resterande del av program Hässleholm-Lund, två nya spår.



Figur 8. Avgränsning av föreslaget utredningsområdet för lokaliseringstudier Hässleholm-Lund, två nya spår.

4. Referenser

- Boverket. (den 21 augusti 2025). *Boverket Riksintressen*. Hämtat från <https://gis2.boverket.se/portal/apps/experiencebuilder/experience/?id=87d9869572984c4480d4f1e1731ab4f5>
- Länsstyrelsen. (den 21 Augusti 2025). *Länsstyrelsernas WebbGIS*. Hämtat från <https://gis.lansstyrelsen.se/webbgis/>
- Regeringen. (2022). *Uppdrag att utreda kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne*. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.
- Regeringen. (2023). *Uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i Skåne samt ändring av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033*. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.
- Region Skåne med kommuner. (2024). *Acceptstudie: Två nya spår Hässleholm-Lund*.
- Riksantikvarieämbetet. (den 21 augusti 2025). *Fornsök*. Hämtat från <https://app.raa.se/open/fornsok/>
- Trafikverket. (2018). *Åtgärdsvalsstudie - Höghastighetsjärnväg Jönköping-Malmö*.
- Trafikverket. (2022). *Lokaliseringsutredning Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor*.
- Trafikverket. (2023). *Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne*.
- Trafikverket. (2024). *PM Järnvägsplan Lund-Stångby kapacitet vid olika alternativ*.
- Trafikverket. (2025a). *Planeringsförutsättningar, Underlagsrapport Hässleholm-Lund, två nya spår*.
- Trafikverket. (2025b). *Lund, fyra spår, Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund*.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se