

Underlagsrapport Hässleholm-Lund, två nya spår

Planeringsförutsättningar

Version 2025-10-10

Ärendenummer TÄHS-2025-000193, TÄHS-2025-000194



Innehåll

LÄSHÄNVISNING	3
SAMMANFATTNING	4
1. INLEDNING.....	9
1.1. Bakgrund	9
1.2. Syfte	9
2. HÄSSLEHOLM-LUND, TVÅ NYA SPÅR.....	11
2.1. Åtgärdens omfattning	11
2.2. Regeringsuppdraget.....	11
3. ÅTGÄRDENS HISTORIK OCH BEFINTLIGT UTREDNINGSMATERIAL	13
3.1. Lokaliseringsutredning Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor	13
3.2. Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne.....	14
3.3. Acceptstudie: Två nya spår Hässleholm-Lund	14
4. ÅTGÄRDENS ÖVERGRIPANDE PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	16
4.1. Planeringsförutsättningar	16
4.2. Uppdelning i delprojekt	19
5. DELPROJEKT LUND, FYRA SPÅR.....	21
5.1. Stationsläge	21
5.2. Val av korridor genom Lund	23
5.3. Geografisk avgränsning.....	25
5.4. Lokalisering delprojekt Lund, fyra spår	26
6. DELPROJEKT HÄSSLEHOLM-LUND, TVÅ NYA SPÅR.....	28
6.1. Utredningsområde.....	28
7. FORTSATT PLANERING	31
REFERENSER	33

LÄSHÄNVISNING

Kapitel 1. Inledning beskriver bakgrunden till projektet Hässleholm-Lund, två nya spår samt syftet med denna underlagsrapport.

Kapitel 2. Hässleholm-Lund, två nya spår beskriver åtgärden som ska planeras enligt det uppdrag Trafikverket fått av regeringen.

Kapitel 3. Åtgärdens historik och befintligt utredningsmaterial sammanfattar kort de relevanta, tidigare utredningarna som ligger till grund för planeringen av Hässleholm-Lund, två nya spår.

Kapitel 4. Åtgärdens övergripande planeringsförutsättningar beskriver dessa samt redovisar förutsättningarna för att nyttja tidigare utredningsmaterial för planeringen av ny konventionell järnväg på sträckan Hässleholm-Lund. Kapitlet beskriver även uppdelningen av Hässleholm-Lund, två nya spår i två delprojekt.

Kapitel 5. Delprojekt Lund, fyra spår syftar till att beskriva och motivera varför den tidigare lokaliseringsutredningen för höghastighetsjärnväg kan användas för val av korridor inom Lunds kommun. Kapitlet förklarar att planeringsförutsättningarna för åtgärden Hässleholm-Lund, två nya spår är de samma genom Lunds kommun som för den tidigare höghastighetsjärnvägen. Därmed kan den tidigare lokaliseringsutredningen användas för att välja korridor genom Lund. Kapitlet sammanfattar val av stationsläge, val av korridor genom Lund samt val av avgränsning mot det norra delprojektet. För en djupare analys och motivering hänvisas till *Lund, fyra spår, Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund* (Trafikverket, 2025a).

Kapitel 6. Delprojekt Hässleholm-Lund, två nya spår beskriver hur de förändrade planeringsförutsättningarna innebär att det behövs en ny lokaliseringsutredning för val av korridor för den norra delen av sträckan Hässleholm-Lund. Här sammanfattas hur den tidigare lokaliseringsutredningen nyttjas för att avgränsa utredningsområdet för den kommande lokaliseringsutredningen. För en djupare analys och motivering hänvisas till *Hässleholm-Lund, två nya spår, Underlagsrapport för avgränsning av utredningsområdet för lokalisering* (Trafikverket, 2025b).

Kapitel 7. Fortsatt planering konkluderar den fortsatta planeringen av Hässleholm-Lund, två nya spår och återkopplar till hur den svarar mot regeringens uppdrag till Trafikverket.

Sammanfattning

Lokaliseringsutredningen av ny *höghastighetsjärnväg*¹ för 320 km/tim i stråket Hässleholm-Lund avbröts av regeringen 2022, då utbyggnaden inte ansågs vara kostnadseffektiv. Regeringen gav i oktober 2023 Trafikverket i uppdrag att börja planera för två nya spår *konventionell järnväg*² från Tormestorp strax söder om Hässleholm till Klostergården i Lund. Spåren ska byggas kostnadseffektivt och med ett regionalt fokus som stärker både arbetspendling och godstrafik, samtidigt som de möjliggör hastigheter på upp till 250 km/tim. Hässleholm C behandlas i ett separat projekt.

Regeringens uppdrag innebär att planeringen startar med nya krav. Trots olikheter är förutsättningarna för en utbyggnad på delar av sträckan i praktiken de samma. Därmed kan väsentliga delar från den tidigare lokaliseringsutredningen användas som underlag i planeringen.

Syftet med denna underlagsrapport är att beskriva planeringsförutsättningarna för att bygga två nya järnvägsspår i stråket Hässleholm-Lund. Genom att nyttja relevant kunskap från tidigare utredningsmaterial ska underlagsrapporten redovisa och motivera en funktionell geografisk uppdelning av kommande planeringsskede. Vidare redogörs för motiv till valet av korridor för delprojektet Lund, fyra spår och utformningen av utredningsområde för delprojekt Hässleholm-Lund, två nya spår.

Planeringsförutsättningar

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 oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.”

Regeringsuppdraget (2023) och Trafikverkets kapacitetsutredning (2023), lagstiftning på planläggnings- och miljöområdet (som har en högre dignitet än regeringsbeslutet) samt Trafikverkets kravställning vid byggande av järnväg, utgör tillsammans övergripande planeringsförutsättningar.

Funktion och samhällsnytta

De nya spåren ska *förbättra för arbetspendling och bidra till ökad kapacitet för godstrafik* (Regeringen, 2023). De ska bidra till ökad tillgänglighet, tillförlitlighet och turtäthet för regional/lokal tågtrafik samt ökad tillförlitlighet, redundans och kapacitet för godstrafiken. *Påverkan på trafikstart ska vara så liten som möjligt* i förhållande till tidigare planering och *störningar på befintlig trafik under byggtid ska minimeras* (Regeringen, 2023). Planeringsprocessen bör effektiviseras genom en funktionell indelning av kommande planeringsskede och omfatta stråk och utformningslösningar

¹ *Höghastighetsjärnväg*: spår för enbart persontrafik med hastighet upp till 320 km/tim.

² *Konventionell järnväg*: spår för gods- och persontrafik, upp till 250 km/tim för persontåg.

som stödjer ett snabbt genomförande och undviker störningar på trafiken. Följande principiella dragningar utgör planeringsförutsättningar för de nya spåren:

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

Hänsynstagande och omgivningspåverkan

Avseende hänsynstagande och omgivningspåverkan³ är förutsättningarna de samma för konventionell järnväg som för tidigare planering. Det omfattande, befintliga underlaget ger en mycket god bild av vilka områden som är otänkbara för lokalisering av ny järnväg beroende på *utpekade värden med högt lagstadgat skydd eller av så känslig art att påverkan bedöms som orimlig*, exempelvis värden skyddade som Natura 2000, miljökvalitetsnormer för vattenförekomster och kärnvärden inom riksintressen.

Samhällsekonomi

Hässleholm-Lund, två nya spår ska på ett *kostnadseffektivt sätt förbättra för arbetspendling och bidra till ökad kapacitet för godstransporter* samt vara *mer samhällsekonomiskt lönsam än tidigare planering* (Regeringen, 2023). De nya spåren ska analyseras utifrån möjligheten att använda *standardiserade och industrialiserade produkter för kostnadseffektivitet*, exempelvis så kallade landbroar (Trafikverket, Inriktningsbeslut för användning av standardiserade och industrialiserade produkter, 2024-01-29).

Järnvägsteknisk utformning

De nya spåren ska byggas som *en del av befintlig stambana med hastigheter upp till 250 km/tim i stråket Hässleholm-Lund* (Regeringen, 2023). Den lägre hastigheten jämfört med den tidigare höghastighetsjärnvägen medger en något mer flexibel linjedragning. Skillnaden är dock begränsad. Redundans för godstrafiken, det vill säga stråk och utformningslösningar som medger godståg på de nya spåren, innebär krav på lägre lutningar samt eventuellt kapacitetsåtgärder.

Arbetsformer för genomförande

Regeringen (2023) skriver att planeringen ska genomföras med *erforderlig dialog med berörda* samt *beakta genomförbarhet utifrån regionala och lokala ståndpunkter som det råder en bred samsyn kring*. Dialog och samarbete har tidigt etablerats mellan Trafikverket, Region Skåne, berörda kommuner och Länsstyrelsen i Skåne län.

Uppdelning av projekt

En analys av planeringsförutsättningarna ger en uppdelning i två separata delprojekt:

³ Med hänsynstagande avses åtgärder att undvika, minimera, skydda eller kompensera för påverkan på olika värden inom exempelvis natur- och kulturmiljö. Omgivningspåverkan avser därmed konsekvenser före eller efter hänsynstagande.

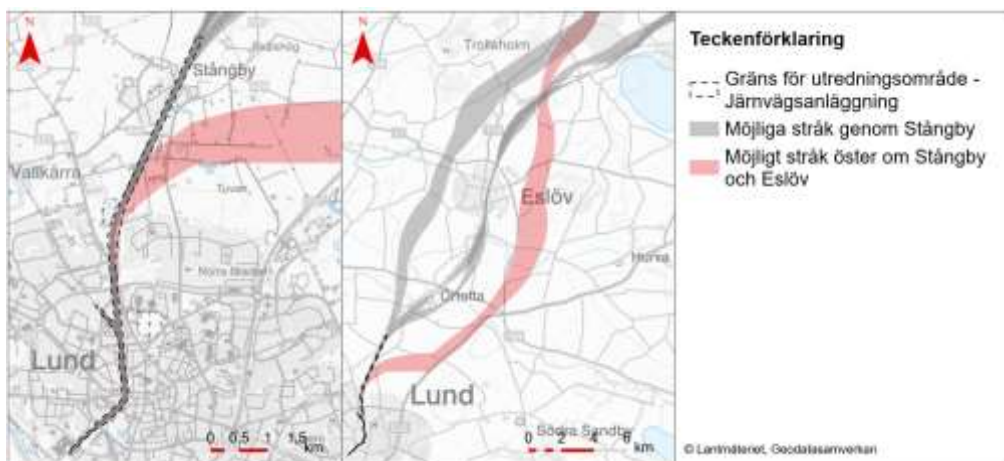
- Lund, fyra spår: Planarbetet påbörjas utifrån att lokalisering i ett spårnära läge är valt längs Södra stambanan mellan Klostergården och till och med Stångby. Planarbetet ska utreda var de nya spåren lämpligast placeras.
- Hässleholm-Lund, två nya spår: Planarbetet påbörjas med en lokaliseringsutredning inom ett väldefinierat utredningsområde mellan Skånebanans anslutning till Södra stambanan söder om Hässleholm och Stångby.

Planeringen genom Lund kan därmed bedrivas på en djupare detaljnivå. Från norr om Stångby vidare norrut mot Hässleholm medger kommande lokaliseringsutredning ett flertal möjliga stråk.

Lund, fyra spår

En järnvägsplan med detaljerad sträckning (linjeval) och utformning av järnvägen inom utredningsområdet för järnvägsanläggningen ska tas fram mellan Klostergården i södra Lunds stad och norr om Stångby.

Utbyggnaden av ny järnväg kommer att ske längs med Södra stambanan genom Lund och Stångby i markläge, se Figur 1. I figuren redovisas även föreslaget område där järnvägens placering och utformning ska utredas inom Lund. Stråket som följer Södra stambanan bedöms som det mest lämpliga alternativet ur samtliga utredda aspekter. Alternativa lokaliseringar av järnvägsstråk runt Lunds stad respektive Stångbys tätort, inklusive stråket som går öster om Eslöv, medför lägre samhällsnytta, högre kostnader, större negativ omgivningspåverkan samt svår genomförbarhet.



Figur 1. Kartan till vänster visar föreslaget område där järnvägens placering och utformning ska utredas för vald korridor genom Lund. Kartan till höger visar möjliga stråk genom och efter Stångby samt bortvalt rött stråk öster om Stångby och Eslöv.

En utbyggnad i markläge till Stångby med Lund C som station i markläge är det bästa alternativet. Övriga studerade stationslägen med korridorer såväl i markläge som i tunnel har valts bort utifrån en kombination av aspekter som lägre samhällsnytta och kapacitet/robusthet, mer negativa konsekvenser för kulturmiljö, landskap, stadsbild, fysisk planering och klimatpåverkan samt tydligt lägre kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk lönsamhet. Samtliga studerade tunnelstråk väljs bort, där det

främsta motivet är att de medför omotiverade kostnadsökningar utan tillförd samhällsnytta jämfört med en dragning i markläge. Detta har en direkt koppling till regeringsuppdraget (2023) att åtgärden ska genomföras på ett kostnadseffektivt sätt samt vara mer samhällsekonomiskt lönsam i förhållande till tidigare planering.

Att bygga ut två nya spår hela vägen till norr om Stångby ger klart mest positiv påverkan på kapaciteten och får minst negativ påverkan på trafiken i Lund vid utbyggnad, jämfört med att bygga ut i etapper.

Fortsatt planering av utbyggnad inom föreslaget utredningsområde kommer att behöva hantera de specifika utmaningar och den betydande påverkan som det innebär att bygga ny järnväg i Lunds stadsmiljö med exempelvis kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer samt andra närliggande fastigheter och värden.

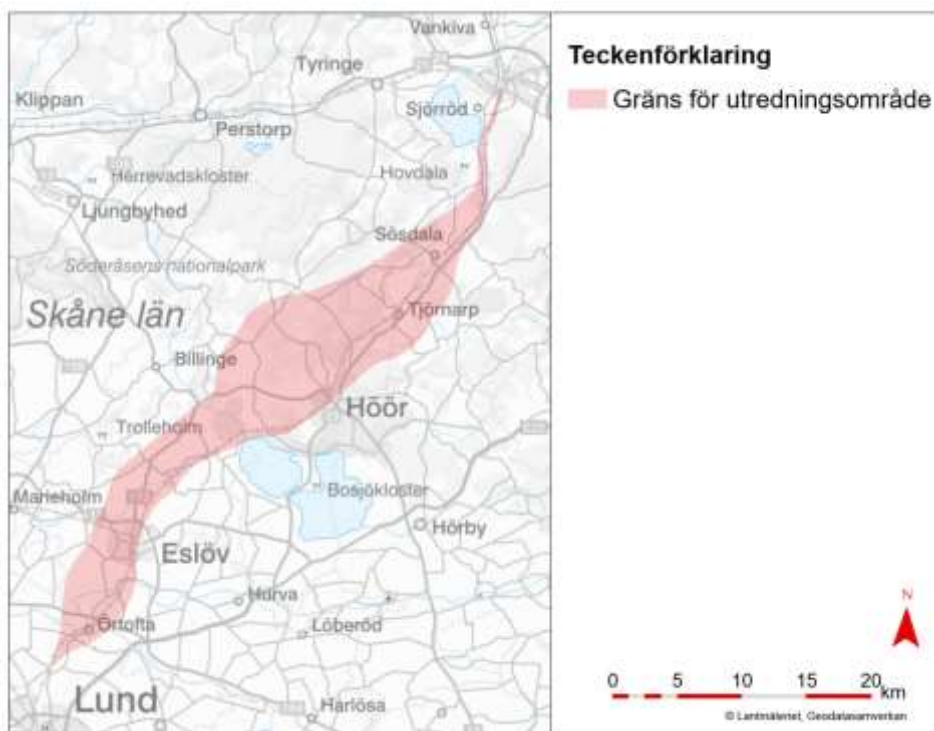
Hässleholm-Lund, två nya spår

För sträckan mellan Hässleholm och Stångby medför skillnaderna i planeringsförutsättningar mellan höghastighetsjärnväg och konventionell järnväg ett behov av att studera nya stråk för de principiella dragningarna som nämnts ovan. Därmed ligger Hässleholm-Lund, två nya spår kvar i planeringssteget lokaliseringsutredning.

Utifrån planeringsförutsättningarna har utredningsområdet tagits fram. I steg 1 är startpunkterna i stråkets norra och södra del styrande. I steg 2 styr *funktion och samhällsnytta* bort från omotiverat långa stråk och mot ett kortare stråk med kort restid som reducerar kostnad och klimatpåverkan. I steg 3 beaktas *samhällsekonomi* genom att undvika stråk och lösningar som fördyrar projektet utan att tillföra nytta. Steg 1-3 resulterar i ett utredningsområde som erbjuder stråk med ändamålsenlig funktion, samhällsnytta och samhällsekonomi. I Steg 4 analyseras möjligheterna till *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 radie⁴. Det är följaktligen tillsammans med exempelvis höga miljövärden som radien ger grund för avgränsning av utredningsområdet.

Utredningsområdet framgår av Figur 2.

⁴ Dimensionerande radie är den minsta tillåtna kurvradie som är tekniskt och säkerhetsmässigt acceptabel för en viss hastighet och tågkategori.



Figur 2. Gräns för utredningsområdet för delprojekt Hässleholm-Lund, två nya spår.

Fortsatt planering och regeringens uppdrag till Trafikverket

Det hittills genomförda planeringsarbetet samt inriktningen för fortsatt planering svarar mot regeringsuppdraget (2023) genom att:

- Utbyggnad planeras i stråket Hässleholm-Lund inom ett väl avgränsat utredningsområde som ger förutsättningar att på ett kostnadseffektivt sätt förbättra för arbetspendling och bidra till ökad kapacitet för godstrafik.
- Förutsättningar finns att utbyggnaden blir mer samhällsekonomiskt lönsam i förhållande till tidigare planering samt att påverkan på trafikstart blir så liten som möjligt i förhållande till det tidigare projektet för höghastighetståg.
- Förutsättningar finns för korridorval och utformningslösningar som minimerar störningar på befintlig trafik under byggskedet.
- Förutsättningar finns för en bred och konstruktiv dialog med berörda som beaktar genomförbarhet utifrån regionala och lokala ståndpunkter.

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Trafikverket har under en längre tid utrett en utbyggnad av järnvägen mellan Hässleholm och Lund. Utbyggnad av fyra spår har skett från Malmö C fram till Klostergården i den södra delen av Lunds kommun.

Under år 2019 påbörjades arbetet med att utreda en lokalisering av ny *höghastighetsjärnväg*⁵ i stråket Hässleholm-Lund. Regeringen valde att avbryta detta arbete i december 2022, med hänvisning till att utbyggnaden inte ansågs vara kostnadseffektiv utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Regeringen gav därefter, under år 2023, Trafikverket i uppdrag att ta fram en kapacitetsutredning för järnvägssystemet i Skåne. Resultatet från kapacitetsutredningen visar att den högst prioriterade åtgärden är utbyggnaden av två nya spår mellan Hässleholm och Lund (Trafikverket, 2023).

I oktober 2023 gav regeringen sedan Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningsarbetet för två nya spår mellan Hässleholm och Lund (Regeringen, 2023). Åtgärden ska på ett kostnadseffektivt sätt byggas ut som *konventionell järnväg*⁶ med en hastighet upp till 250 km/tim med ett regionalt fokus för att stärka arbetspendling och godstrafik i Skåne. Hässleholm C behandlas i ett separat projekt.

Under 2024 tog Region Skåne och berörda kommuner gemensamt fram en acceptstudie för att förmedla en gemensam bild av hur regeringsuppdraget kan uppnås samt vad aktörerna ser som viktiga aspekter att hantera i kommande planering.

Sammantaget finns det en bred politisk samsyn, nationellt, regionalt och lokalt, om betydelsen av att järnvägen i stråket Hässleholm-Lund byggs ut i enlighet med regeringsuppdraget med fokus på att stärka arbetspendling och godstrafik.

1.2. Syfte

Syftet med underlagsrapporten är att beskriva planeringsförutsättningarna för att bygga två nya järnvägsspår i stråket Hässleholm-Lund.

Genom att nyttja relevant kunskap från tidigare utredningsmaterial ska underlagsrapporten redovisa och motivera en funktionell geografisk uppdelning av kommande planeringsskede.

⁵ Begreppet *höghastighetsjärnväg* syftar fortsatt på järnvägsspår för enbart persontrafik med hastigheter upp till 320 km/tim.

⁶ Begreppet *konventionell järnväg* syftar på järnvägsspår för såväl gods- som persontrafik med hastigheter upp till 250 km/tim för persontåg.

Vidare redogör underlagsrapporten för motiv till valet av korridor för delprojektet Lund, fyra spår samt utformningen av utredningsområde för delprojekt Hässleholm-Lund, två nya spår.

För en djupare analys och motivering hänvisas till *Lund, fyra spår, Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund* (Trafikverket, 2025a) samt *Hässleholm-Lund, två nya spår, Underlagsrapport för avgränsning av utredningsområdet för lokaliseringsutredning* (Trafikverket, 2025b).

2. Hässleholm-Lund, två nya spår

2.1. Åtgärdens omfattning

Åtgärden omfattar utbyggnad av två nya spår konventionell järnväg mellan Tormestorp strax söder om Hässleholms stad och Klostergården i södra Lunds stad.

2.2. Regeringsuppdraget

Planeringsförutsättningarna för åtgärden Hässleholm-Lund, två nya spår, utgår bland annat från regeringens beslut. Regeringsbeslutet föregicks av en kapacitetsutredning av åtgärder på järnvägssystemet i Skåne, se kapitel 3.2 nedan. Utbyggnaden ska ske för hastigheter upp till 250 km/tim. I beslutet ges Trafikverket följande uppdrag:

”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.” (Regeringen, 2023)

Arbetet med åtgärden struktureras i planeringsförutsättningar för att uppfylla de olika delarna i regeringsuppdraget (2023). Dessa planeringsförutsättningar påverkar både hur åtgärden ska utformas samt arbetsformer i uppstartfasen av järnvägsplaneskedet och under planeringsarbetet.

Regeringen (2023) ger följande utgångspunkter för den fortsatta planeringen:

- *Påverkan på trafikstart ska vara så liten som möjligt i förhållande till tidigare planering på sträckan Hässleholm-Lund, när projektet var tänkt som en del av nya stambanor för höghastighetsjärnväg,*
- *Åtgärden ska vara mer samhällsekonomiskt lönsam i förhållande till tidigare planering på sträckan Hässleholm-Lund, när projektet var tänkt som en del av nya stambanor för höghastighetsjärnväg, samt att*
- *störningarna för befintlig trafik under genomförandet ska minimeras.*

Regeringen skriver vidare i beslutet att de förutsätter att Trafikverket har en erforderlig dialog med berörda och beaktar genomförbarhet utifrån regionala och lokala ståndpunkter som det råder en bred samsyn kring.

Regeringen understryker att Hässleholm-Lund, två nya spår, inte längre ska utformas som del av ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetsjärnväg. Som en del av systemet nya stambanor planerades järnvägen Hässleholm-Lund i den tidigare lokaliseringstudien för en hastighet om 320 km/tim utanför tätort, med stort fokus på fjärrtågtrafik Malmö-Stockholm och krav på en gångtid⁷ på 16 minuter. Dessa krav innebar att de nya spåren var exklusiva för snabba tåg (fjärrtåg och snabba

⁷ Med gångtid 16 minuter avses tiden det tar för ett tåg att köra mellan Hässleholm C och Lund C utan att stanna varken vid dessa eller mellanliggande stationer.

regionaltåg), att linjedragningen fick mycket stora kurvradier och att spåren därmed i praktiken var tvungna att dras i ett externt läge utanför Eslöv och Höör.

Regeringsbeslutet innebär att planeringen nu startar med nya krav. Trots olikheter är förutsättningarna för en utbyggnad av järnväg på delar av sträckan i praktiken de samma, vilket betyder att underlag i väsentliga delar från den tidigare lokaliseringsutredningen kan användas i kommande planering. Tabell 1 ger en översikt av direktiven i regeringsbeslutet från 2023 och hur dessa ger en inriktning för de nya planeringsförutsättningarna.

Tabell 1. Regeringsbeslut om utbyggnad stråket Hässleholm-Lund och vilken förändrad inriktning beslutet ger för planeringsförutsättningarna relativt den tidigare lokaliseringsutredning för ny stambana mellan Hässleholm-Lund (2022).

<i>Regeringsbeslut utbyggnad stråket Hässleholm-Lund (2023)</i>	<i>Förändrad inriktning för planeringsförutsättningar jämfört med tidigare lokaliseringsutredning</i>
• Inte en del av systemet Nya stambanor • upp till 250 km/tim • byggas ut i stråket Hässleholm-Lund	• Studera en något mer flexibel linjedragning då mindre kurvradier är möjliga • Begränsa utredningsområdet för att ligga närmare ”stråket” Hässleholm-Lund
• förbättra för arbetspendling och bidra till ökad kapacitet för godstrafik	• Beakta regional tillgänglighet, tillförlitlighet och turtäthet för regional/lokal tågtrafik, • Beakta tillförlitlighet och redundans, kapacitet samt transporttid godstrafik
• ”...kostnadseffektivt sätt...” • ”...mer samhällsekonomiskt lönsam i förhållande till tidigare planering”	• Studera kostnadseffektiva lösningar och beakta samhällsekonomisk lönsamhet ur ett livscykelperspektiv
• Påverkan på trafikstart ska vara så liten som möjligt i förhållande till tidigare planering på sträckan Hässleholm-Lund	• Skapa en effektiv planeringsprocess genom bl.a. en funktionell indelning av kommande planeringsskede • Studera stråk, korridorer och utformningslösningar som stödjer ett snabbt genomförande
• Minimera störningar på befintlig trafik	• Studera stråk, korridorer och utformningslösningar som minimerar störningar på befintlig trafik under byggskedet
• Erforderlig dialog med berörda • ”Beaktar genomförbarhet utifrån regionala och lokala ståndpunkter som det råder en bred samsyn kring”	• Beakta kommunala och regionala ståndpunkter tidigt i planeringsprocessen • Genom god samverkan med kommuner och region uppnå god förståelse för de beslut som fattas under utredningen • Förankra beslut successivt

3. Åtgärdens historik och befintligt utredningsmaterial

I detta kapitel presenteras tidigare relevanta utredningar.

- 2019-2022 - Lokaliseringsutredning höghastighetsjärnväg Hässleholm-Lund
- 2023 - Rapport: Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne
- 2023-2024 - Acceptstudie: Två nya spår Hässleholm-Lund

3.1. Lokaliseringsutredning Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor

Det avbrutna projektet omfattade cirka sju mil ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg och snabba regionaltåg mellan Hässleholm och Lund, med nya stationer i både Hässleholm och Lund. Järnvägen var del av en ny stambana mellan Stockholm och Malmö för persontåg i hastigheter upp till 320 km/tim. Den nya järnvägen skulle utföras som ett separat system med en kopplingspunkt till Södra stambanan strax söder om Hässleholm. Projektet befann sig i fasen där olika lokaliseringalternativ för den nya järnvägen studerades i en lokaliseringsutredning, när regeringen i slutet på 2022 valde att avbryta arbetet med denna del av nya stambanor. Utredningen var i princip färdig när den avbröts och det finns följaktligen en stor mängd underlag som kan vara till nytta för framtida planering av järnvägsutbyggnad i stråket Hässleholm-Lund. Utredningsområdet i studien framgår av Figur 3.



Figur 3. Översiktskarta. Utredningsområdet för den tidigare lokaliseringsutredningen markerat med heldragen, vit linje.

3.2. Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne

Trafikverket redovisade på regeringens uppdrag (Regeringen, 2022) en analys av behovet av kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne (Trafikverket, 2023). För att uppnå maximal nytta och kostnadseffektivitet behöver järnvägen byggas ut systematiskt och den högst prioriterade åtgärden är två nya spår mellan Hässleholm och Lund. Utbyggnaden krävs för att ett flertal andra investeringar ska få önskad effekt. En utbyggnad av Lund C är en förutsättning för att kunna bygga ut både Södra stambanan och Västkustbanan för ökad kapacitet och trafik mot både Hässleholm och Helsingborg.

Trafikverket redovisade olika principiella dragningar på sträckan mellan Hässleholm och Lund. För samtliga alternativ ansluts de nya spåren till Södra stambanan strax söder om Hässleholm och vid avslutat fyrspår vid Klostergården, i södra Lund stad.

Alternativet att delvis följa befintlig infrastruktur *med plattformar för nya spår i Höör och Eslöv* är en underkategori till alternativet ”bana som delvis följer befintlig infrastruktur”. Följande principiella dragningar utgör därmed planeringsförutsättningar för åtgärden Hässleholm-Lund, två nya spår:

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

3.3. Acceptstudie: Två nya spår Hässleholm-Lund

Acceptstudien var ett samarbete mellan Region Skåne och Hässleholms, Höörs, Eslövs och Lunds kommuner samt Malmö stad om två nya spår mellan Hässleholm och Lund (Region Skåne med kommuner, 2024). Syftet var att skapa en gemensam bild av hur regeringens vilja att stärka arbetspendlingen och godstrafiken kan nås. Acceptstudien beskriver hur Trafikverket, kommuner och Region Skåne bör arbeta gemensamt och nära varandra i planeringen för att säkra regeringens mål om dialog och bred samsyn. Studien tar även upp aspekter för två nya spår utifrån samhällsnytta och funktion, hänsynstagande och omgivningspåverkan samt finansiering och genomförande:

- Utbyggnaden måste samordnas med andra viktiga projekt som utvecklingen av Hässleholm C och Lund C samt Skånebanan Hässleholm-Kristianstad.
- Stråk och lösningar måste stödja ett samhällsutvecklingsperspektiv.
- Två nya spår måste byggas robust och med redundans genom att alla typer av trafik kan trafikera samtliga spår.
- Lokaliseringen ska medge en utvecklad trafik med Öresundståg och Pågatåg. Direkt nyttoskapande trafik, det vill säga lokal och regional/storregional persontrafik, ska trafikera befintliga stationslägen i Eslöv och Höör. Utveckla befintliga stationer i Hässleholm och Lund.

- Trafikverket och kommunerna måste gemensamt beskriva funktioner och värden som kultur, natur och rekreation. Utredningen måste göras på en tillräckligt detaljerad nivå med exempelvis visualiseringar för att illustrera konsekvenser.
- Kommunerna har områden med samverkande värden, som naturmiljö och rekreation, som är lika viktiga för kommunen som lagskyddade värden.
- De nya spåren ska framtidssäkras med hållbara lösningar och tillräcklig finansiering. Lokaliseringen ska inte omöjliggöra framtida investeringar i tågsystemet.
- Gods på de nya spåren är avgörande för att få redundans.
- Genomförandetidplanen är för lång och måste kortas.
- Onyttor i form av exempelvis intrång och barriärer måste balanseras av nyttor.

Acceptstudien utgör ett viktigt underlag för kommande planering. En central del är den dialog och det samarbete som tidigt etablerats mellan Trafikverket, Region Skåne, berörda kommuner och Länsstyrelsen i Skåne län. Det bör samtidigt betonas att även om acceptstudien visar kommunernas och Region Skånes prioriteringar för det kommande planeringsarbetet är det inte säkert att dessa kan tillgodoses fullt ut på grund av exempelvis målkonflikter. Trafikverket saknar även rådighet över en del av prioriteringarna, exempelvis hur trafiken planeras och genomförs samt finansieringen.

4. Åtgärdens övergripande planeringsförutsättningar

Ett stort utredningsarbete gällande förutsättningarna för att bygga ut järnväg i stråket Hässleholm-Lund har skett i *Lokaliseringsutredning Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor* (Trafikverket, 2022). Det är en ovanlig planförutsättning att det finns utredningsmaterial av denna omfattning vid uppstart av en åtgärd. Genom att nyttja relevant utredningsmaterial för planeringen av åtgärden Hässleholm-Lund, två nya spår, blir arbetet mer kostnads- och tidseffektivt.

Tabell 2 jämför planeringsförutsättningar för den tidigare lokaliseringsutredningen och konventionell järnväg.

Tabell 2. Jämförelse mellan planeringsförutsättningar för höghastighetsjärnväg respektive konventionell järnväg i stråket Hässleholm-Lund.

Höghastighetsjärnväg Hässleholm-Lund	Konventionell järnväg Hässleholm-Lund
Del av ny stambana för höghastighetsjärnväg	Utbyggnad av befintlig stambana med konventionell järnväg
Nationellt fokus på fjärrtågtrafik Malmö-Stockholm	Regionalt fokus på arbetspendling och godstrafik
Hastighet om 320 km/tim utanför tätorter	Hastighet upp till 250 km/ tim
Externa spår för snabba tåg	Utreda olika principiella dragningar (se kapitel 3.2)
Krav på gångtid om 16 minuter	Inget specifikt krav på gångtid i regeringsuppdraget

Trots dessa olikheter är förutsättningarna för en utbyggnad av järnväg på stora delar av sträckan i praktiken de samma. Skillnaderna mellan en anläggning för höghastighetsjärnväg respektive för konventionell järnväg är förhållandevis små. Dessutom är miljö- och planlagstiftningen den samma, även om mindre justeringar kan ha skett. Likaså är många värden i exempelvis landskap och tätorter oförändrade. Det innebär sammantaget att väsentliga delar av den tidigare lokaliseringsutredningen kan användas som grund för kommande planeringsarbete.

4.1. Planeringsförutsättningar

Regeringsuppdraget (2023) och Trafikverkets kapacitetsutredning (2023), lagstiftning på planläggnings- och miljöområdet (som har en högre dignitet än regeringsbeslutet) och Trafikverkets kravställning vid byggande av järnväg, resulterar i övergripande planeringsförutsättningar som kan sorteras i fem kategorier: *Funktion och*

samhällsnytta, Hänsynstagande och omgivningspåverkan, Samhällsekonomi, Järnvägsteknisk utformning samt Arbetsformer för genomförande.

Dessa planeringsförutsättningar tillämpas i olika detaljeringsgrad för att stödja avgränsningen av kommande planeringsskede. I nedanstående genomgång är fokus på de förändrade planeringsförutsättningarna relativt tidigare utredning, medan lagstiftningen inom planlägnings- och miljöområdet är i det närmaste oförändrad.

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.”

4.1.1. Funktion och samhällsnytta

Åtgärden innebär att de nya spåren *inte ska vara en del av systemet Nya stambanor utan förbättra för arbetspendling och bidra till ökad kapacitet för godstrafik* (Regeringen, 2023). Åtgärden bör därmed bidra till ökad regional tillgänglighet, tillförlitlighet och turtäthet för regional/lokal tågtrafik. Åtgärden bör också bidra till ökad tillförlitlighet, redundans och kapacitet samt reducerad transporttid för godstrafiken. Denna planeringsförutsättning är överensstämmande med uppfattningen hos Region Skåne och berörda kommuner (Region Skåne med kommuner, 2024).

Redundans för godstrafiken bidrar till ökad tillförlitlighet, vilket är den sannolikt viktigaste konkurrensfaktorn för godstransporter på järnväg. Green Cargo framhåller värdet av att kunna nyttja samtliga fyra spår Hässleholm-Lund. Regeringsuppdraget (2023) innebär därmed att kommande planering ska studera stråk och utformningslösningar som medger godstrafik på de nya spåren. Möjligheten att trafikera alla fyra spår med både gods- och persontrafik gör samtidigt att persontrafiken kan utvecklas oberoende av de två nya spårens läge.

Påverkan på trafikstart ska vara så liten som möjligt i förhållande till tidigare planering på sträckan Hässleholm-Lund (Regeringen, 2023). Region Skåne med kommuner (2024) instämmer även i denna planeringsförutsättning. Konkret innebär att det att planeringsprocessen bör effektiviseras genom bland annat en funktionell indelning av kommande planeringsskede samt att stråk och utformningslösningar ska studeras som möjliggör ett snabbt genomförande i byggskedet.

Störningar på befintlig trafik under byggtid ska minimeras (Regeringen, 2023). Även denna planeringsförutsättning är i linje med vad Region Skåne och berörda kommuner (2024) framhåller och innebär konkret att stråk och utformningslösningar som minimerar störningar på befintlig trafik under byggskedet ska studeras.

Samtliga planeringsförutsättningar inom funktion och samhällsnytta fångas upp av att olika principiella dragningar studeras för åtgärden Hässleholm-Lund, två nya spår:

- Två nya spår i fri sträckning utanför orterna Eslöv och Höör

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

Oavsett om de två nya spåren mellan Hässleholm-Lund byggs som höghastighetsjärnväg eller konventionell järnväg skapas samhällsnytta av ett kort funktionellt stråk med kort restid och centrala stationslägen. En sådan utformning reducerar kostnaden och klimatpåverkan, stärker den regionala arbetsmarknadsregionen samt ökar tillgängligheten till stationerna och systemet.

4.1.2. Hänsynstagande och omgivningspåverkan

Avseende hänsynstagande och omgivningspåverkan är förutsättningarna i hög grad de samma för den nya åtgärden som för tidigare planering, oavsett att spåren nu ska byggas som konventionell järnväg. Det är en stor anläggning som ska lokaliseras med omfattande omgivningspåverkan. Strävan är att ta hänsyn genom att exempelvis undvika eller minska påverkan på olika värden. Konventionell järnväg är något mer flexibel i linjen än höghastighetsjärnväg, men har samtidigt lägre lutningar som kan ge exempelvis längre broar.

Det omfattande befintliga underlaget ger en mycket god bild av vilka områden som är otänkbara för lokalisering av ny järnväg beroende på *utpekade värden med högt lagstadgat skydd eller av så känslig art att påverkan bedöms som orimlig*. Det gäller bland annat värden skyddade som Natura 2000, naturreservat där en järnväg är oförenlig med naturreservatets syfte, miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster samt kärnvärden inom riksintressen, det vill säga extra känsliga och/eller värdefulla värden inom ett riksintresse.

Det är inte bara värden med högt lagstadgat skydd som behöver beaktas i hänsynstagandet. I acceptstudien (Region Skåne med kommuner, 2024) lyfter kommunerna områden med höga och ofta samverkande värden, exempelvis för natur- och kulturmiljö samt friluftsliv.

4.1.3. Samhällsekonomi

Hässleholm-Lund, två nya spår ska på ett *kostnadseffektivt sätt förbättra arbetspendling och godstrafik* samt vara *mer samhällsekonomiskt lönsam i förhållande till tidigare planering* (Regeringen, 2023). Detta innebär att olika principiella dragningar ska studeras så som beskrivet av Trafikverkets kapacitetsutredning (2023) samt att kostnadseffektiva lösningar och samhällsekonomisk lönsamhet ur ett livscykelperspektiv ska beaktas vid bortval och val. Lösningar som adderar betydande kostnader eller negativ omgivningspåverkan utan att tillföra motsvarande nyttor bör väljas bort.

De nya spåren mellan Hässleholm och Lund ska analyseras redan i tidigt planeringsskede utifrån möjligheten att använda *standardiserade och industrialiserade produkter*. Bland annat ska så kallade landbroar studeras som ett potentiellt kostnadseffektivt alternativ till bank på de platser där det bedöms motiverat utifrån exempelvis utmanande förutsättningar i landskapet eller minskat intrång. Trafikverket

har fattat beslut att stora projekt ska innefatta denna typ av analys för att uppnå *kostnadseffektivitet* genom ökad kontroll och besparingar (Trafikverket, Inriktningsbeslut för användning av standardiserade och industrialiserade produkter, 2024-01-29). Även Region Skåne med kommuner (2024) vill att potentialen ska studeras.

4.1.4. Järnvägsteknisk utformning

De nya spåren ska byggas som *en del av befintlig stambana med hastigheter upp till 250 km/tim i stråket Hässleholm-Lund* (Regeringen, 2023). Utbyggnaden ska därmed göras som konventionell järnväg. Den lägre hastigheten 250 km/tim medger en något mer flexibel linjedragning och en mindre dimensionerande radie jämfört med höghastighetsjärnväg för 320 km/tim.⁸ Skillnaden är dock begränsad, i synnerhet när hänsyn tas till anslutningspunkter till befintlig järnväg samt olika värden i landskapet.

Redundans för godstrafiken, det vill säga stråk och utformningslösningar som medger godstrafik på de nya spåren, innebär krav på lägre lutningar (10 promille i stället för 25 promille) samt eventuellt kompletterande kapacitetsåtgärder (mötesstation). Konsekvenserna av detta behöver utredas och värderas i kommande planering.

4.1.5. Arbetsformer för genomförande

Regeringen (2023) skriver att planeringen ska genomföras med *erforderlig dialog med berörda samt beakta genomförbarhet utifrån regionala och lokala ståndpunkter som det råder en bred samsyn kring*. Region Skåne med kommuner (2024) är av samma uppfattning. Trafikverket har en hög ambition för samarbete och dialog med Region Skåne, kommuner och andra intressenter och har exempelvis etablerat en samarbetsgrupp med Region Skåne och kommunerna. Samarbetet styrs genom samarbetsavtal och senare i processen genom genomförandeavtal. Den så kallade acceptstudien (Region Skåne med kommuner, 2024) används som underlag i planeringen.

4.2. Uppdelning i delprojekt

Kapacitetsutredningen (Trafikverket, 2023) konstaterar att en utbyggnad av Lund C utgör en förutsättning för att kunna bygga ut Södra stambanan eller Västkustbanan norr om Lund. En utbyggnad av järnvägen genom Lund är avgörande för en utbyggnad mot både Hässleholm och Helsingborg. Ett sådant delprojekt stärker järnvägens funktion genom att öka kapaciteten och robustheten. Därav är utbyggnaden till fyra spår genom Lund den högst prioriterade järnvägsåtgärden i Skåne. Den utgör en fristående åtgärd med stor samhällsnytta oaktat en fortsatt utbyggnad av två nya spår norr om Lunds kommun.

Hela åtgärden Hässleholm-Lund, två nya spår kan delas upp i delprojekt. Delen genom Lunds kommun är väl utredd, samtidigt som de nya planeringsförutsättningarna inte påverkar tidigare slutsatser (hastigheten genom Lunds kommun var redan i den tidigare lokaliseringsutredningen begränsad). Detta gör det möjligt att välja korridor utan att

⁸ Dimensionerande radie är den minsta tillåtna kurvradie som är tekniskt och säkerhetsmässigt acceptabel för en viss hastighet och tågkategori.

göra en ny lokaliseringsutredning. Därmed kan planeringsarbetet avgränsas och bidra till regeringens direktiv att påverkan på trafikstart ska vara så liten som möjligt i förhållande till tidigare planering på sträckan Hässleholm-Lund. Det skapar förutsättningar för att byggnation kan påbörjas tidigare på denna del av sträckan, vilket ger tids- och kostnadsbesparingar.

Åtgärden ska ansluta i söder mot Södra stambanans fyrspår vid Klostergården. Utbyggnaden av ny järnväg kommer att ske längs med Södra stambanan genom Lund och Stångby i markläge. Stråket som följer Södra stambanan bedöms som det mest lämpliga alternativet ur samtliga utredda aspekter, se kapitel 5.

För sträckan mellan Lund (Stångby) och Hässleholm (Tormestorp) medger de nya planeringsförutsättningar (den lägre hastigheten för konventionell järnväg jämfört med höghastighetsjärnväg) fler möjliga linjedragningar. Därför behöver nya stråk studeras. Det omfattande, befintliga underlaget ger dock en mycket god bild av vilka områden som är otänkbara för lokalisering av ny järnväg, oaktat att de nya spåren byggs som konventionell järnväg. Anledningarna att områden är otänkbara kan vara stor påverkan på olika värden, dålig funktion och samhällsnytta, höga kostnader eller en kombination av dessa. Planeringsförutsättningarna ger ingen skillnad i slutsatser avseende de områdena. Därmed kan ett avgränsat utredningsområde definieras för det fortsatta planeringsarbetet, se kapitel 6.

Uppdelningen innebär att kommande lokaliseringsutredning på sträckan mellan Lund (norr om Stångby) och Hässleholm (Tormestorp) blir mindre omfattande. Planeringsarbetet förenklas genom en väl utredd avgränsning av utredningsområdet, se *Hässleholm-Lund, två nya spår, Underlagsrapport för avgränsning av utredningsområdet för lokaliseringsutredning* (Trafikverket, 2025b). Det ger ett tids- och kostnadseffektivt genomförande av planeringen och innebär att påverkan på trafikstart kan minimeras, i linje med regeringsbeslutet. Ett grundligt avgränsat utredningsområde betyder att planeringen av åtgärden berör färre allmänna och enskilda intressenter. Ett mindre antal fastigheter påverkas därmed av den osäkerhet som planarbetet medför. Osäkerheterna för övrig fysisk planering minskar när åtgärdens lokalisering är mer precist avgränsad.

Sammantaget ger en analys av planeringsförutsättningarna en uppdelning av åtgärden i två separata delprojekt:

- Lund, fyra spår: Planarbetet påbörjas utifrån en lokalisering i ett spårnära läge längs Södra stambanan mellan Klostergården och Stångby.
- Hässleholm-Lund, två nya spår: Planarbetet påbörjas med en lokaliseringsutredning inom ett väldefinierat utredningsområde mellan Skånebanans anslutning till Södra stambanan söder om Hässleholm och Stångby.

Uppdelningen i delprojekt och avgränsningarna av dem motiveras närmare i kapitel 5 och 6. Utbyggnaden av Hässleholm C planeras i separat projekt.

5. Delprojekt Lund, fyra spår

För sträckan inom Lunds kommun finns i praktiken ingen skillnad i planeringsförutsättningar mellan höghastighetsjärnväg och konventionell järnväg, se kapitel 2 och kapitel 4 för en mer övergripande beskrivning.

I *Lokaliseringsutredning för ny stambana mellan Hässleholm-Lund (2022)* fick sträckan genom Lunds kommun hastighetsrestriktioner kopplat till exempelvis passagen genom Lunds stad, hänsynstagande till olika värden och omgivningspåverkan. Redan i den tidigare lokaliseringsutredningen var kraven på linjeföring därmed de samma för höghastighetsjärnvägen i Lunds kommun som för konventionell järnväg enligt de nya planeringsförutsättningarna.

Vidare resulterade den tidigare lokaliseringsutredningen i korridorer som inom Lunds kommun ansluter till Södra stambanan i norra delen av Lunds stad. Det innebär i praktiken att de nya spåren kunde nyttjas av samtliga typer av tågtrafik. Därmed är det ingen skillnad gentemot de nya planeringsförutsättningarna för konventionell järnväg med spår för alla typer av tågtrafik.

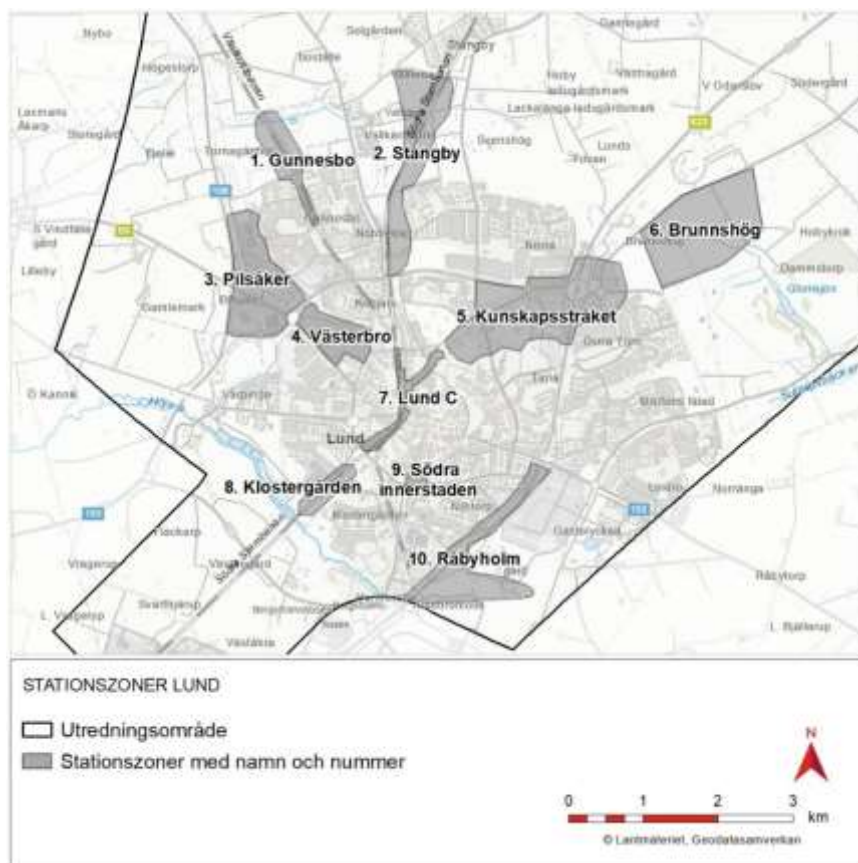
Sammantaget innebär hastighetsrestriktionerna och det faktum att de nya spåren kunde trafikeras av all tågtrafik i den tidigare lokaliseringsutredningen att kraven på linjeföring och möjliga utredningsalternativ var de samma som för den nu aktuella åtgärden Hässleholm-Lund, två nya spår. Detta beskrivs närmare i *Lund, fyra spår, Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund* (Trafikverket, 2025a).

Därmed utgör slutsatserna från den tidigare lokaliseringsutredningen grunden för hur delprojekt Lund, fyra spår ska hanteras i kommande planeringsarbete och *möjliggör val av lokalisering av korridor*. Nedan beskrivs valen av stationsläge, korridor genom Lunds kommun samt geografisk avgränsning för delprojektet. För en mer detaljerad beskrivning hänvisas till *Lund, fyra spår, Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund* (Trafikverket, 2025a).

Under arbetet med den övergripande lokaliseringen av järnvägen genom Lund har ändamålet preciserats till att bygga ut järnvägen till fyra spår för ökad kapacitet och robusthet, vilket är till nytta för all tågtrafik genom Lund på Södra stambanan och Väst kustbanan.

5.1. Stationsläge

Totalt har tio stationszoner studerats i Lund i tidigare utredning, se Figur 4. Det har varit en tydlig ambition att studera såväl centrala som externa stationszoner. Successivt valdes olika lägen bort, tills endast Lund C kvarstod.



Figur 4. Studerade stationszoner i Lund.

Utbyggnaden av ny järnväg till Lund C inkluderar en ombyggnad och anpassning av nuvarande station. Detta bedöms ge mest samhällsnytta, minst negativa konsekvenser på Lund som stad och dess omgivning till en icke oskäligen investeringskostnad. Övriga lägen har valts bort av följande anledningar:

Funktion och samhällsnytta: bristande kapacitet och robusthet. I den tidigare lokaliseringstuderingen studerades andra stationslägen än Lund C, vilket var en möjlighet för den nya höghastighetsjärnvägen. Dessa stationslägen valdes bort bland annat på grund av att de gav betydligt sämre tillgänglighet och bristande bytesmöjligheter till annan tågtrafik. Med konventionell järnväg blir det än mer omotiverat att välja ett annat stationsläge än Lund C.

Hänsynstagande och omgivningspåverkan: stora negativa konsekvenser inom landskap, stadsbild, fysisk planering och kulturmiljö.

Samhällsekonomi: låg övergripande kostnadseffektivitet och sämre samhällsekonomisk nytta än att ansluta järnvägen till Lund C.

Flera alternativa lägen för järnvägen med tunnelförlagda spår och station i Lund har utretts. Däribland kan nämnas att samtliga spår på Södra stambanan förläggs i tunnel, en separat höghastighetsjärnväg förläggs i tunnel, alternativt att två förbigångsspår på Södra stambanan förläggs i tunnel. Samtliga av dessa tunnelsträckningar har valts bort, där det främsta motivet är att det medför omotiverade kostnadsökningar utan tillförd samhällsnytta jämfört med en dragning i markläge. Det gäller följaktligen bortvalda

lägen i tunnel för stationszonerna Lund C, Kunskapsstråket och Brunnshög. Slutsatserna förstärks av regeringsuppdragets (2023) tonvikt på kostnadseffektivitet och att åtgärden ska vara mer samhällsekonomiskt lönsam i förhållande till tidigare planering. Denna nya planeringsförutsättning stärker följaktligen motiven att välja bort tunnel genom Lund.

En nergrävning av två nya spår i tunnel innebär också negativa effekter på *funktion och samhällsnytta* genom sämre kapacitet och kopplingsmöjligheter mellan Södra stambanans befintliga spår, de nya spåren och Väst kustbanan.

Även avseende *hänsynstagande* blir miljöpåverkan större vid ett läge i tunnel jämfört med ett markläge. Det beror bland annat på betydligt större klimatpåverkan genom en mycket omfattande hantering av massor, men även på att Höje å påverkas avseende såväl naturvärden som friluftsliv och rekreation.

Avseende önskemålet att förlägga hela järnvägsanläggningen Lund C i tunnel ger detta en låg/negativ nytta med försämrad kapacitet och ökad störningskänslighet till en oskäligt hög kostnad i förhållande till de förslag som Trafikverket förordar.

Med beaktande av ovanstående faktorer har Trafikverket valt att inte studera fler alternativ förlagda i tunnel.

Mer information om bortvalsprocessen av stationszoner och tunnelalternativ finns att läsa i *Lund, fyra spår, Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund* (Trafikverket, 2025a).

5.2. Val av korridor genom Lund

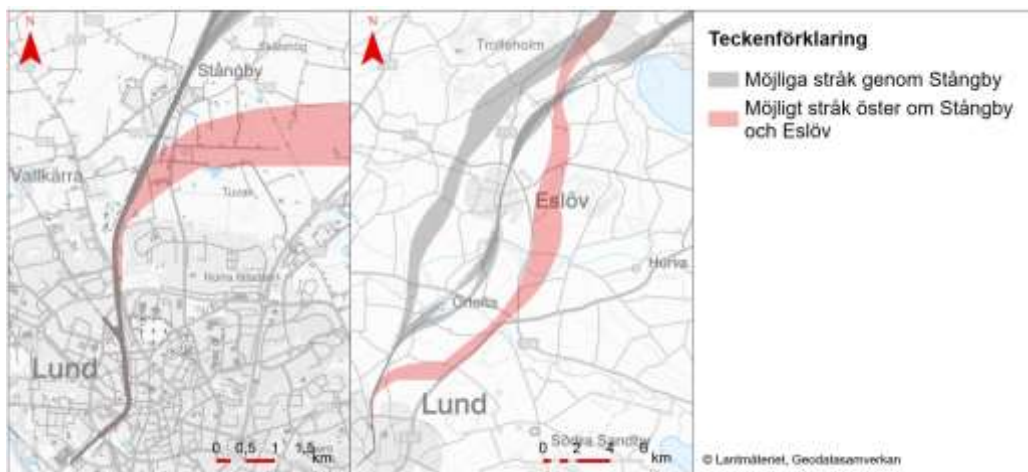
Två nya spår mellan Hässleholm och Lund ska ansluta till befintligt fyrspår i Klostergården i södra Lunds stad. Med ett markläge på järnvägen och ett stationsläge vid Lund C i markläge följer att en utbyggnad längs Södra stambanan genom Lunds stad är det enda kvarvarande alternativet. Alternativa lokaliseringar av järnvägsstråk runt Lunds stad uteslöts redan i den tidigare lokaliseringsutredningen på grund av svag samhällsnytta, höga kostnader och negativ omgivningspåverkan samt svår genomförbarhet. Dessa slutsatser bekräftas och förstärks av regeringsuppdragets (2023) tonvikt på kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk lönsamhet samt minimala störningar på befintlig trafik.

Det förtjänar att upprepas att det i praktiken inte finns någon skillnad i planeringsförutsättningar mellan höghastighetsjärnväg och konventionell järnväg i Lunds kommun. På sträckan mellan norr om Lunds stad och norr om Stångby sammanfaller därför den nya korridoren med korridoren i den tidigare lokaliseringsutredningen. Norr om Stångby möjliggörs ett flertal gångbara stråk⁹, bland annat enligt de principiella dragningarna (se avsnitt 3.2). Alternativen är två nya spår i fri sträckning utanför orterna Eslöv och Höör, två nya spår som delvis följer befintlig infrastruktur inklusive alternativ med plattformar för nya spår i Höör och Eslöv samt

⁹ Med "gångbara" stråk avses att de bedöms ha förutsättningar att möta ändamålet med den nya järnvägen till en investeringskostnad som inte är oskälig och med acceptabel miljöpåverkan.

utbyggnad till fyrspar av Södra stambanan. De principiella dragningarna bidrar till att forma ett utredningsområde för järnvägen vidare norrut, se Figur 5.

Ett ytterligare möjligt stråk avviker österut redan ut från Lund och går öster om Stångby och därefter vidare öster om Eslöv. Norr om Eslöv ansluter stråket sedan till det utredningsområde som följer av de principiella alternativen, se Figur 5.



Figur 5. Möjliga stråk genom Lund och norrut. De grå stråken motsvarar de principiella dragningarna från kapitel 3.2. Det grå stråket väster om Eslöv är från den tidigare lokaliseringsutredningen.

I den tidigare lokaliseringsutredningen (Trafikverket, 2022) bedömdes stråk genom Stångby vara de som bäst svarade mot planeringsförutsättningarna för en höghastighetsjärnväg. Med de nya planeringsförutsättningarna för åtgärden Hässleholm-Lund, två nya spår, exempelvis en något mer flexibel linjedragning, skapas möjligheter att hitta fler korridorer med ytterligare bättre samlad bedömning. Detta ger följande slutsats: *stråket öster om Stångby och Eslöv kan väljas bort om det samlat sett är tydligt sämre än något av stråken genom Stångby från den tidigare lokaliseringsutredningen samt att denna värdering är robust för en konventionell järnväg (med en något mer flexibel linjedragning och spår för alla typer av tågtrafik).*

Nedan jämförs stråket öster om Stångby och Eslöv med stråket som går genom Stångby och därefter väster om Eslöv. Stråket öster om Stångby och Eslöv ger, lokalt vid passering av Kävlingeån, mindre omgivningspåverkan än stråket som går genom Stångby och därefter väster om Eslöv. Däremot är stråket genom Stångby och väster om Eslöv ett tydligt bättre alternativ än det öster om Stångby och Eslöv sett till hela sträckan. De viktigaste anledningarna kan kategoriseras under planeringsförutsättningarna *hänsynstagande och omgivningspåverkan* samt *samhällsekonomi*:

Hänsynstagande och omgivningspåverkan

- Stråket öster om Stångby kan komma att påverka bebyggelseområden direkt genom intrång eller indirekt genom bland annat barriärverkan, buller- eller skuggpåverkan. Stångby ramas in av barriärer och bullerkällor från flera järnvägsstråk. Denna konsekvens undviks med dragningarna genom Stångby och även att kommande järnvägsutbyggnader påverkar utbyggnadsplaner i östra Stångby genom fysiska intrång, bullerpåverkan och/eller skapandet av barriärer.

- Landskap och landskapsbild påverkas mer negativt av sträckningen öster om Stångby. Järnvägen blir en tillkommande och synlig barriär i landskapet, en konsekvens som undviks genom dragningarna genom Stångby.
- Landskapets karaktär och markanvändning påverkas då odlingsmark splittras och markanvändning förändras om en ny järnväg dras öster om Stångby och Eslöv. Stråket genom Stångby påverkar landskapets karaktär och markanvändning endast i begränsad omfattning då den nya järnvägen följer befintlig Södra stambana.
- Flera rekreationsområden, bland annat bostadsnära sådana norr om Lund och öster om Eslöv, riskerar att påverkas mer negativt av det östra stråket än av övriga alternativ.
- För naturmiljö ger det östra stråket intrång i en våtmark mellan Stångby och Ladugårdsmarken som bland annat utgör habitat för rastade fåglar.

Ovanstående bedömningar är robusta även för en konventionell järnväg med en något mer flexibel linjedragning och spår för alla typer av tågtrafik.

Samhällsekonomi

- Stråket öster om Stångby och Eslöv ger lägre samhällsnytta beroende på att både järnvägen och restiden blir längre och investeringskostnaden högre. Bedömningen är robust även för en konventionell järnväg.

Sammantaget är stråket öster om Stångby och Eslöv ett betydligt sämre alternativ än stråket genom Stångby och väster om Eslöv. Bedömningen är robust och påverkas inte av att planeringen sker för en konventionell järnväg. Korridorer genom Stångby är dock inte utan utmaningar. Det gäller exempelvis den förstärkta barriären genom Stångby då järnvägsstråket breddas samt behovet av åtgärder för att undvika vibrationspåverkan.

5.3. Geografisk avgränsning

Den södra avgränsningen är given, då anslutningen sker mot befintligt fyrspår vid Klostergården.

Avgränsningen i norr bestäms utifrån valet av korridor i ett spårnära läge längs Södra stambanan enligt kapitel 5.2 tillsammans med en analys av vilken sträcka som ger störst samhällsnytta utifrån ett trafik- och kapacitetsperspektiv.

Inom denna sträcka har tre alternativa avgränsningar studerats (Trafikverket, 2024), med syfte att visa i vilken omfattning utbyggnaden bör ske. De tre alternativen är:

- Lund C-Klostergården
- Tornhill-Klostergården
- Stångby-Klostergården

Utifrån de tre studerade avgränsningarna ger en utbyggnad fram till Stångby störst samhällsnytta utifrån ett trafik- och kapacitetsperspektiv på Södra stambanan och Väst kustbanan. En utbyggnad till Stångby innebär även att störningen för befintlig trafik, resenärer och Lunds stad minimeras och begränsas till ett utbyggnadstillfälle. Vidare ger ett större projekt förutsättningar för en lägre kostnad per kilometer järnväg. Dessa effekter har följaktligen en tydlig koppling till regeringsuppdraget (2023), som betonar järnvägens funktion för tillförlitlighet och kapacitet, att störningar på befintlig trafik ska minimeras samt kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk lönsamhet samt.

Vidare ger avgränsningen en positiv effekt för Lunds kommun och dess invånare, där frågetecken kring framtida detaljplanläggning i närheten av järnvägen klargörs i ett tidigare skede än om delar av sträckan i stället hanterats i delprojekt Hässleholm-Lund, två nya spår.

5.4. Lokalisering delprojekt Lund, fyra spår

Mot bakgrund av motiven tidigare i detta kapitel föreslås att en järnvägsplan tas fram från Klostergården till norr om Stångby, inklusive linjevalsstudie avseende detaljutformningen av utbyggnaden. Järnvägsplanen för Lund kan genomföras och fastställas oberoende av resterande del av åtgärden Hässleholm-Lund, två nya spår.

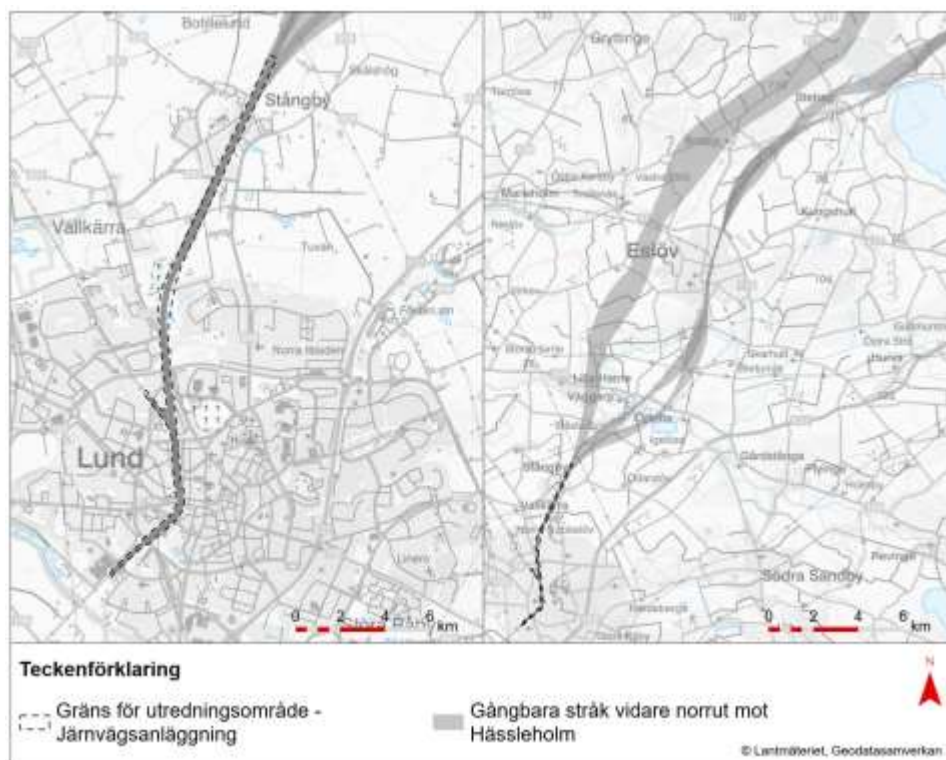
Analysen visar tydligt att en utbyggnad i markläge till Stångby med Lund C som station i markläge är det bästa alternativet. Övriga studerade stationslägen med korridorer såväl i markläge som i tunnel har valts bort utifrån en kombination av aspekter som lägre samhällsnytta och kapacitet/robusthet, mer negativa konsekvenser för kulturmiljö, landskap, stadsbild, fysisk planering och klimatpåverkan samt tydligt lägre kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk lönsamhet. Samtliga studerade tunnelstråk väljs bort, där det främsta motivet är att de medför omotiverade kostnadsökningar utan tillförd samhällsnytta jämfört med en dragning i markläge. Detta har en direkt koppling till regeringsuppdraget (2023) att utbyggnaden ska genomföras på ett kostnadseffektivt sätt samt att åtgärden ska vara mer samhällsekonomiskt lönsam i förhållande till tidigare planering.

En lokalisering i ett spårnära läge genom Stångby är det enda kvarvarande alternativet för en utbyggnad till fyra spår genom Lunds kommun. Denna inriktning grundar sig i att alternativa lokaliseringar inte bedöms tillföra samhällsnytta i paritet med den investeringskostnad som skulle krävas. Dessutom ger alternativa lokaliseringar öster om Stångby och Eslöv mer negativa konsekvenser för omgivningen än utbyggnad av stråket längs med Södra stambanan.

Att bygga ut två nya spår hela vägen till norr om Stångby ger klart mest positiv påverkan på kapaciteten och får minst negativ påverkan på trafiken i Lund vid utbyggnad i jämförelse med en utveckling i etapper. Lunds kommun förordar också detta alternativ.

Fortsatt planering av utbyggnaden genom Lund kommer att behöva varsamt hantera de specifika utmaningar och den betydande påverkan som det innebär att bygga ny järnväg i den här stadsmiljön med exempelvis kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer samt andra närliggande fastigheter och värden.

Ovanstående inriktning innebär att planeringen genom Lund kan bedrivas med en djupare detaljeringsgrad samt att kommande planering fortsatt medger ett flertal gångbara stråk från Stångby och norrut mot Hässleholm. Figur 6 visar förslag till utredningsområde genom Lunds kommun och stråk vidare norrut mot Hässleholm som följer de olika principiella dragningarna (se avsnitt 3.2 och 5.2).



Figur 6. Föreslaget område där järnvägens placering och utformning ska utredas inom Lund. I figuren redovisas även gångbara stråk vidare norrut mot Hässleholm.

6. Delprojekt Hässleholm-Lund, två nya spår

För delprojekt Hässleholm-Lund, två nya spår mellan Tormestorp och Stångby medför skillnaderna i planeringsförutsättningar mellan höghastighetsjärnväg och konventionell järnväg ett behov av att studera nya stråk som inrymmer de olika principiella dragningarna, se avsnitt 3.2. En lägre hastighet leder exempelvis till att de nya spåren kan utformas med något skarpare kurvor. Därmed ligger Hässleholm-Lund, två nya spår kvar i planeringssteget lokaliseringsutredning. Oaktat detta finns det fortfarande mycket kunskap att hämta i det befintliga utredningsmaterialet.

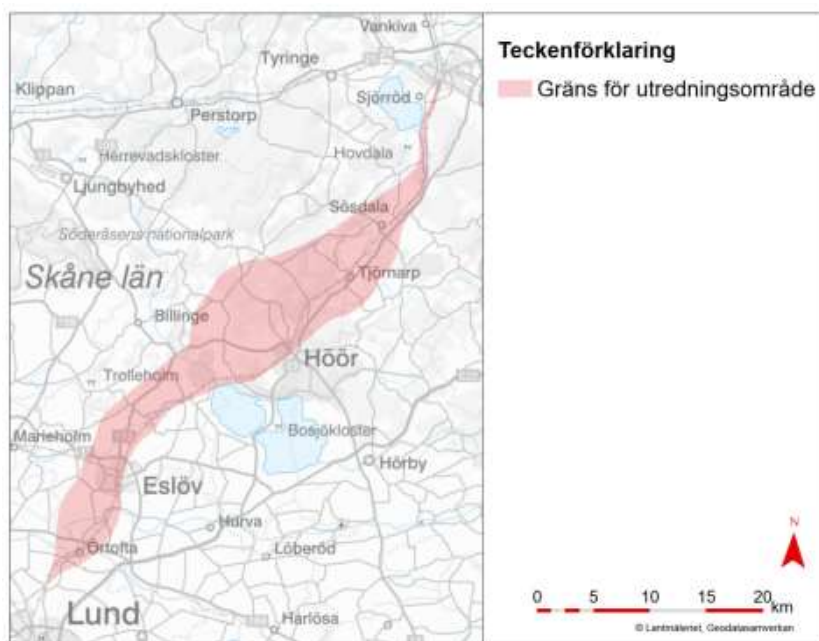
Följaktligen behöver ett utredningsområde för kommande lokaliseringsutredning tas fram med hänsyn till projektets planeringsförutsättningar, vilket beskrivs i kapitel 6.1.

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.

6.1. Utredningsområde

Utifrån planeringsförutsättningarna och med stöd av den tidigare lokaliseringsutredningen har ett utredningsområde tagits fram för kommande lokaliseringsutredning i projekt Hässleholm-Lund, två nya spår, se Figur 7.

Utredningsområdet rymmer samtliga principiella dragningar med rimliga avväganden kring omgivningspåverkan. Nedan följer en översiktlig beskrivning av utredningsområdet och hur det har tagits fram. För mer detaljerad beskrivning av underlag och tillvägagångssätt/metod för avgränsningen, se *Hässleholm-Lund, två nya spår, Underlagsrapport för avgränsning av utredningsområdet för lokaliseringsutredning* (Trafikverket, 2025b).



Figur 7. Gräns för utredningsområdet för delprojekt Hässleholm-Lund, två nya spår.

Utifrån planeringsförutsättningarna har utredningsområdet tagits fram. I steg 1 är startpunkterna i stråkets norra och södra del styrande. I steg 2 styr *funktion och samhällsnytta* bort från omotiverat långa stråk och mot ett kort stråk med kort restid som reducerar kostnad och klimatpåverkan. I steg 3 beaktas *samhällsekonomi* genom att undvika stråk och lösningar som fördyrar utbyggnaden utan att tillföra nytta. Steg 1-3 resulterar i ett utredningsområde som erbjuder stråk med ändamålsenlig funktion, samhällsnytta och samhällsekonomi. I Steg 4 analyseras möjligheterna till *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.

Utredningsområdets södra gräns har definierats av delprojektet Lund, fyra spår och korridorvalet längs med befintliga spår på Södra stambanan och genom Stångby. Gränsen placeras på den plats där det finns möjliga dragningar som frångår befintliga spår längs Södra stambanan.

Utredningsområdets norra gräns avgränsas i södra Hässleholm där Skånebanan går ihop med Södra stambanan, strax söder om Kristianstadsvägen. 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 att utreda 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 Hässleholms stad så ingår hela sträckan i utredningsområdet för lokaliseringsutredningen.

Därefter är det den *järnvägstekniska utformningen* i form av dimensionerande radie som avgränsar utredningsområdets utbredning såväl norrut från Stångby som söderut från Skånebanans anslutning till Södra stambanan.

Samhällsekonomi är styrande för flera avgränsningar av utredningsområdet. Det gäller *öster om Hörby och väster om Röstånga*, vilket skulle ge oskäligt långa och kostsamma sträckningar som dessutom ger långa restider. Även kostnadsdrivande byggnadsverk som tunnlar och längre broar påverkar den samhällsekonomiska lönsamheten negativt. Möjligheten att använda tunnlar eller längre broar har därför inte varit ett argument för att utöka utredningsområdet, även om det kan bli aktuellt med sådana lösningar inom utredningsområdet för att undvika värden.

Hänsynstagande och omgivningspåverkan är styrande för avgränsningar *genom och öster om Ringsjöarna*. Dessa områden karakteriseras av många och betydande värden som riksintresse för totalförsvarets militära del, två Natura 2000-områden och naturreservat, kulturmiljövärden som fornlämningar, kyrkligt kulturarv och riksintresse för kulturmiljövård samt riksintresse för friluftsliv.

Hänsynstagande och omgivningspåverkan definierar den *sydöstra gränsen av utredningsområdet* utifrån värden som Svenstorps slott, riksintresse för kulturmiljövård, viktiga områden och tillgångar för naturvård och rekreation (bland annat Snärjet öster om Eslöv), Natura 2000-område tillika naturreservat (Abullahagen), kärnvärden för riksintresse för naturvård, riksintresse för vattenförsörjning (Ringsjöverket), Stehags kyrka med begravningsplats och riksintresse för yrkesfisket. Att

passera Västra Ringsjön på bro riskerar att påverka sjön och innebär dessutom stora kostnader som försämrar den *samhällsekonomiska lönsamheten*.

Den *sydvästra gränsen* motiveras också av *hänsynstagande och omgivningspåverkan* och dras utifrån värden som Rönne ås dalgång med riksintresse för naturvård och friluftsliv samt nationellt särskilt värdefullt vatten avseende naturmiljö. En passage av ån med hänsyn till riksintressena ger en dyr konstruktion som reducerar den *samhällsekonomiska lönsamheten*. Andra värden som definierar gränsen är naturreservat, mycket värdefulla områden för rekreation och friluftsliv, miljövärden vid Natura 2000-området Allarps bjär, orterna Gullarp, Trollenäs, Västra strö och Trolleholm, riksintresse för kulturmiljövärden, bevarandevärd landskapsbild, utpekade tysta/opåverkade områden, nationellt särskilt värdefullt vatten, områden med höga naturvärden, kyrkligt kulturminne och kulturhistoriska samband. Den västra gränsen dras också utifrån att en ny järnväg längre västerut skulle innebära längre restider, högre anläggningskostnad och därmed sämre *samhällsekonomisk lönsamhet*.

Utredningsområdets *nordöstra gräns* formas av *hänsynstagande* till värden som Tormestorps tätort, Natura 2000-område tillika naturreservat (Göingeåsen), riksintresse för totalförsvarets militära del (övrigt influensområde), kyrkligt kulturminne, naturreservat (Norra Mellby) samt höga naturvärden med flera ekosystemtjänster.

Även den *nordvästra gränsen* styrs utifrån *hänsynstagande och omgivningspåverkan*, men också utifrån kostnadseffektivitet och *samhällsekonomi*. Betydande värden är Hovdala slott (statligt byggnadsminne), Natura 2000-område tillika naturreservat (Hovdala och Maglö ekar), riksintresse för friluftsliv, kärnvärde i regionalt kulturmiljöprogram, bevarandevärd landskapsbild, kärnvärde för riksintresse naturvärden, område med höga naturvärden, Norra Rörums tätort och kyrkligt kulturminne. En eventuell passage förbi Finjasjön skulle kräva bro eller tunnel och därmed hög anläggningskostnad och lägre *samhällsekonomisk lönsamhet*.

Inom det utredningsområde som kvarstår finns potential att få fram flera gångbara stråk för två nya spår mellan Hässleholm-Lund, utan oskäligt 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 placeringen av de två nya spåren inom detta utredningsområde.

7. Fortsatt planering

Fortsatt planering kommer att genomföras i två delprojekt:

- Lund, fyra spår: Planarbetet påbörjas utifrån att lokalisering i ett spårnära läge är valt längs Södra stambanan mellan Klostergården och till och med Stångby. Planarbetet ska utreda var de nya spåren lämpligast placeras.
- Hässleholm-Lund, två nya spår: Planarbetet påbörjas med en lokaliseringsutredning inom ett väldefinierat utredningsområde mellan Skånebanans anslutning till Södra stambanan söder om Hässleholm och Stångby.

En järnvägsplan med detaljerad sträckning (linjeval) och utformning av järnvägen inom utredningsområdet för järnvägsanläggningen ska tas fram från Klostergården till norr om Stångby. Järnvägsplanen för Lund, fyra spår kommer kunna fastställas och genomföras oberoende av resterande del av Hässleholm-Lund. Alternativet att bygga ut två nya spår till norr om Stångby inom delprojektet ger klart mest positiv påverkan på kapaciteten och får minst negativ påverkan på trafiken i Lund vid utbyggnad. Lunds kommun förordar detta alternativ.

Fortsatt lokaliseringsutredning för norra delen av Hässleholm-Lund, två nya spår avgränsas därmed i söder av järnvägsplanens gräns norr om Stångby och i norr av Skånebanans anslutning till Södra stambanan söder om Hässleholm. Utredningen 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 i Höör och Eslöv
- Utbyggnad till fyrspråk av Södra stambanan

Denna inriktning innebär att planeringen genom Lund kan bedrivas med en djupare detaljeringsgrad samt att kommande planering fortsatt medger flertalet gångbara stråk från Stångby och norrut mot Hässleholm.

Det hittills genomförda planeringsarbetet samt inriktningen för fortsatt planering svarar mot regeringsuppdraget (2023) genom att:

- Utbyggnad planeras i stråket Hässleholm-Lund inom ett väl avgränsat utredningsområde som ger förutsättningar att på ett kostnadseffektivt sätt förbättra för arbetspendling och bidra till ökad kapacitet för godstrafik.
- Förutsättningar finns att utbyggnaden blir mer samhällsekonomiskt lönsam i förhållande till tidigare planering samt att påverkan på trafikstart blir så liten som möjligt i förhållande till det tidigare projektet för höghastighetståg.

- Förutsättningar finns för korridorval och utformningslösningar som minimerar störningar på befintlig trafik under byggskedet.
- Förutsättningar finns för en bred och konstruktiv dialog med berörda som beaktar genomförbarhet utifrån regionala och lokala ståndpunkter som det råder en bred samsyn kring.

Referenser

- 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.
- Sveriges Riksdag. (1995). Lag (1995:1649) om byggande av järnväg.
- 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. (2024-01-29). Inriktningsbeslut för användning av standardiserade och industrialiserade produkter.
- Trafikverket. (2025a). Lund, fyra spår Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund.
- Trafikverket. (2025b). Hässleholm-Lund, två nya spår Underlagsrapport för avgränsning av utredningsområdet för lokaliseringsutredning.

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