

Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund

Lund, fyra spår

Slutversion 2025-10-10

Ärendenummer TÄHS-2025-000194



Innehåll

LÄSHÄNVISNING	3
SAMMANFATTNING	4
1. INLEDNING.....	7
1.1. Bakgrund	7
1.2. Syfte	7
2. ANALYS AV NUVARANDE UTFORMNING OCH JÄRNVÄGSKAPACITET GENOM LUND	8
3. ÖVERGRIPANDE LOKALISERING AV JÄRNVÄGEN GENOM LUND	9
3.1. Lokalisering av stationsläge i Lund	9
3.2. Lokalisering av stråk genom Lund	10
3.3. Järnvägens höjdläge – utredning av alternativa stråk för järnvägen i tunnel.	18
3.4. Slutsats övergripande lokalisering – val av korridor	19
4. KAPACITETSANALYS FÖR UTBYGGNADSLTERNATIV INOM VALD KORRIDOR	21
4.1. Klostergården - Stångby.....	22
4.2. Klostergården - Tornhill	23
4.3. Klostergården - norr om Lund C	25
5. INRIKTNING FÖR KOMMANDE PLANERINGSSKEDE.....	27
6. REFERENSER	29

LÄSHÄNVISNING

Denna rapport innehåller ny analys och tillämpning av utredningsmaterial från den tidigare lokaliseringsutredningen för ny stambana mellan Hässleholm-Lund (2022). Fokus är att identifiera en lämplig delsträcka genom Lund, som kan tas vidare till järnvägsplan för utbyggnad av Södra stambanan till fyra spår. Till denna del har nya kartor tagits fram, vars utseende och benämningar kan skilja sig från de i den tidigare lokaliseringsutredningen för ny stambana mellan Hässleholm-Lund (2022), även om de helt eller delvis innehåller samma data.

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 konventionell¹ järnväg. De nya spåren ska gå från Tormestorp strax söder om Hässleholms stad till Klostergården i Lunds stad.

Syftet med denna underlagsrapport är att identifiera den mest lämpliga lokaliseringen för utbyggnad av Södra stambanan till fyra spår genom Lund och därmed klargöra hur projektet tas vidare i planläggningsprocessen. Genom att nyttja relevant utredningsmaterial för planeringen av åtgärden Hässleholm-Lund, två nya spår, blir arbetet mer kostnads- och tidseffektivt.

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.*

Utbyggnaden av järnvägen i det nya projektet baseras på regeringsbeslutet (2023) och Trafikverkets kapacitetsutredning (2023). Under arbetet med den övergripande lokaliseringen av järnvägen genom Lund har ändamålet preciserats till: *Bygga ut järnvägen till fyra spår för ökad kapacitet och robusthet, vilket är till nytta för all tågtrafik genom Lund på Södra stambanan och Västkustbanan.* Den tidigare lokaliseringsutredningen för ny stambana mellan Hässleholm-Lund (2022) omfattade ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg² och snabba regionaltåg mellan Hässleholm och Lund. Sträckan genom Lunds kommun fick redan i den tidigare lokaliseringsutredningen 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.

Lokaliseringen av järnvägen genom Lund består både i att analysera hur järnvägen på bästa sätt kan byggas ut genom Lunds kommun samt mest lämpliga stationsläget. Arbetet har genomförts genom ny analys och tillämpning av relevanta delar från den tidigare lokaliseringsutredningen för ny stambana mellan Hässleholm-Lund (2022). En samlad bedömning utifrån samhällsnytta, funktion, omgivningspåverkan och kostnader

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

² Höghastighetsjärnväg: spår för enbart persontrafik med hastighet upp till 320 km/tim.

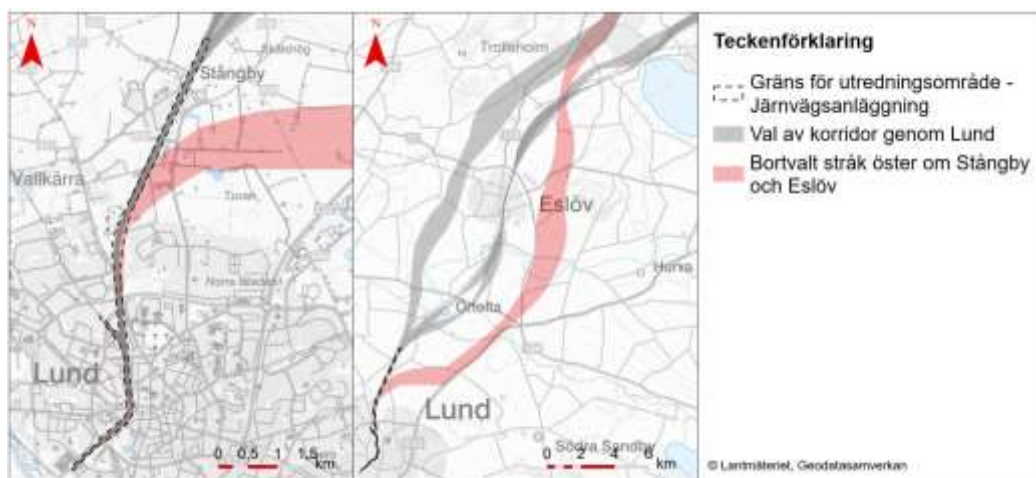
har genomförts för att identifiera vilket stråk som är aktuellt att gå vidare med för framtagande av järnvägsplan på sträckan genom Lund.

Lokaliseringen har analyserats i följande huvudmoment, vilka har undersökts parallellt eftersom de är tätt sammanhängande. De huvudsakliga momenten är:

- Lokalisering av stationsläge, vilket i sin tur är av central betydelse för järnvägens lokalisering.
- Lokalisering av stråk genom Lund, vilket har analyserats i delarna:
 - Passagen av Lunds stad
 - Vidare möjlig utbyggnad norrut förbi Stångby mot Hässleholm
- Järnvägens höjdläge – utredning av alternativa lägen för järnvägen i tunnel.

Vid planeringen för utbyggnaden av ny järnväg genom Lund har flera alternativa stationslägen analyserats. Totalt har tio stationszoner studerats i Lund i den tidigare lokaliseringsutredningen för ny stambana mellan Hässleholm-Lund (2022). Inom stationszonerna har ett antal stationslägen studerats, vilket avser stationens geografiska placering i plan samt principiella höjdlägen, som bro, mark- eller tunnelläge. Det har varit en tydlig ambition att studera såväl centrala som externa stationszoner. Successivt valdes olika lägen bort, tills endast Lund C i markläge kvarstod.

Stråket som följer Södra stambanan i markläge bedöms som det mest lämpliga alternativet ur samtliga utredda aspekter, vilket därmed utgör val av korridor, som också visar föreslaget utredningsområde där järnvägsanläggningen ska rymmas. Exakt placering och detaljutformning av de nya spåren inom korridoren kommer att utredas i kommande järnvägsplan inom föreslaget utredningsområde. Detta är det mest lämpliga alternativet att inrikta kommande utrednings- och planeringsarbeten mot kopplat till samhällsnytta, investeringskostnad, genomförbarhet och omgivningspåverkan. Det kan även tilläggas att Lunds kommun förordar detta alternativ.



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.

Alternativa lokaliseringar av järnvägsstråk runt Lunds respektive Stångbys tätorter, inklusive stråket som går öster om Eslöv, medför sämre samhällsnytta, högre kostnader, större negativ omgivningspåverkan samt svår genomförbarhet.

I samband med att projektet bygger ut till fyra spår ska även plattformarna vid Lund C förlängas, tillsammans med de anpassningar och följdåtgärder som detta medför. I jämförelse med stråk till andra studerade stationslägen anses detta ge mest samhällsnytta, minst negativa konsekvenser på Lund som stad och dess omgivning till en rimlig investeringskostnad.

En samtidig utbyggnad av hela sträckan genom Lund till norr om Stångby, inom föreslaget utredningsområde, ger klart mest positiv påverkan på kapaciteten. Det ger även minst negativ påverkan på järnvägstrafiken genom Lund i byggskedet, i jämförelse med att bygga ut kortare sträckningar genom Lund.

Flera alternativa stråk för järnvägen med tunnelförlagda spår genom Lunds stad med station vid Lund C har utretts, där samtliga av dessa tunnelalternativ har valts bort. De utredda tunnelalternativen innebär kraftigt ökade kostnader utan att tillföra tillräcklig samhällsnytta, alltså att investeringen och ingreppen som krävs överskrider de värden som skapas. Detta uppfyller varken 4 § i lagen (1995:1649) om byggande av järnvägs krav på minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad, eller regeringsuppdragets krav på kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk lönsamhet. Därtill medför en lösning i tunnel en rad allvarliga brister kopplat till funktionalitet och kapacitet. Eftersom projektets huvudsakliga syfte är att skapa ökad kapacitet i järnvägssystemet, är det särskilt problematiskt att tunnelalternativen i stället leder till försämrad kapacitet och ökad störningskänslighet. Den tekniska komplexiteten, de negativa miljöeffekterna och påverkan på klimatet förstärker ytterligare bilden av att tunnel inte är ett alternativ som Trafikverket kan gå vidare med. Sammantaget finns det inte tillräckliga motiv att gå vidare med en tunnelloösning – varken ur ett samhällsekonomiskt, miljömässigt eller funktionellt perspektiv.

En järnvägsplan för stråket längs Södra stambanan genom Lund och Stångby föreslås tas fram från Klostergården till norr om Stångby i markförlagt läge. En järnvägsplan med linjevalsstudie för placering och detaljutformning av järnvägsutbyggnaden ger möjlighet att möta rätt detaljeringsgrad för planerings- och utformningsarbete i stadsmiljö. Järnvägsplanen för Lund kommer kunna fastställas och genomföras oberoende av resterande del av Hässleholm-Lund.

Genom denna inriktning möjliggörs också vidare utredning av flertalet gångbara³ stråk norrut från Stångby mot Hässleholm med bred acceptans i kommande lokaliseringsutredning för delprojektet Hässleholm-Lund, två nya spår.

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

³ Med "gångbara stråk" avses att de bedöms ha förutsättningar att möta ändamålet med den nya järnvägen till en investeringskostnad som inte är oskäligen och med acceptabel miljöpåverkan.

1. Inledning

1.1. Bakgrund

I oktober 2023 fick Trafikverket ett regeringsuppdrag att påbörja planlägningsarbetet 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.

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

Projektet är uppdelat i två delprojekt:

- Delprojekt Lund, fyra spår – beskrivs i denna underlagsrapport
- Delprojekt Hässleholm-Lund, två nya spår – beskrivs i *Underlagsrapport för avgränsning av utredningsområdet för lokaliseringstudning - Hässleholm-Lund, två nya spår*.

Den tidigare lokaliseringstudningen för ny stambana mellan Hässleholm-Lund (2022) omfattade ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg och snabba regionaltåg mellan Hässleholm och Lund. Sträckan genom Lunds kommun fick redan i den tidigare lokaliseringstudningen hastighetsrestriktioner kopplat till exempelvis passagen genom Lunds stad, hänsynstagande till olika värden och omgivningspåverkan. Redan i den tidigare lokaliseringstudningen var kraven på linjeföring därmed de samma för höghastighetsjärnvägen i Lunds kommun som för konventionell järnväg enligt de nya planeringsförutsättningarna.

Vidare resulterade den tidigare lokaliseringstudningen i korridorer som inom Lunds kommun ansluter till Södra stambanan i norra delen av Lunds stad. Det innebar 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.

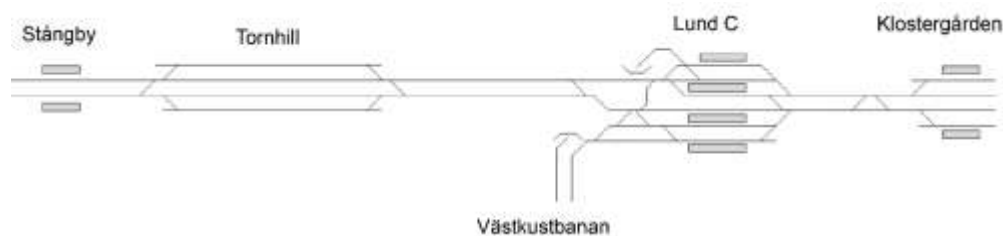
1.2. Syfte

Syftet med denna underlagsrapport är att identifiera den mest lämpliga lokaliseringen för utbyggnad av Södra stambanan till fyra spår genom Lund och därmed klargöra hur projektet tas vidare i planlägningsprocessen.

Genom att nyttja relevant utredningsmaterial från den tidigare lokaliseringstudningen Hässleholm-Lund (2022), blir arbetet mer kostnads- och tidseffektivt.

2. Analys av nuvarande utformning och järnvägskapacitet genom Lund

Dagens anläggning mellan Stångby och Klostergården, via Lund C, ser schematiskt ut som skissen nedan i Figur 2.



Figur 2. Schematisk skiss över dagens järnvägsanläggning mellan Stångby och Klostergården (Backman, 2024).

Fyrspåret mellan Malmö och Klostergården invigdes i december 2023, vilket ledde till en ny tidtabell för att optimera användningen av den nya infrastrukturen. Öresundstågen kör nu om Pågatågen på den fyrspåriga sträckan, vilket resulterar i tät avgång och ankomst i Lund. Störningar och förseningar kan uppkomma när flera tåg samtidigt vill använda de två spåren mellan Lund C och Klostergården, särskilt om godståg blockerar för persontåg vid Lund C. Från Klostergården lutar det 10 promille mot Lund C vilket gör att det tar längre tid för godståg att starta här. Godståg som väntar på persontåg kan försvåra trafikflödet, särskilt södergående om de är längre än 320 meter (Backman, 2024).

Vid Tornhill finns två förbigångsspår. Förutom att användas till förbigång används de även av underhållsfordon och för lokrundgång vid omledning av godståg mot Helsingborg när Skånebanan är stängd. Kapacitetsutnyttjandet ligger över 80% mellan Höör och Lund, men söder om Lund är det bara 50% eller lägre. Den nuvarande modellen för kapacitetsutnyttjande tar dock inte hänsyn till de risker för störningar som den faktiska trafiken medför, vilket innebär att det finns betydande risker trots det lägre utnyttjandet söder om Lund (Backman, 2024).

3. Övergripande lokalisering av järnvägen genom Lund

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.*

Utbyggnaden av järnvägen i det nya projektet baseras på regeringsbeslutet (2023) och Trafikverkets kapacitetsutredning (2023). Under arbetet med den övergripande lokaliseringen av järnvägen genom Lund har ändamålet preciserats till: *Bygga ut järnvägen till fyra spår för ökad kapacitet och robusthet, vilket är till nytta för all tågtrafik genom Lund på Södra stambanan och Västkustbanan.*

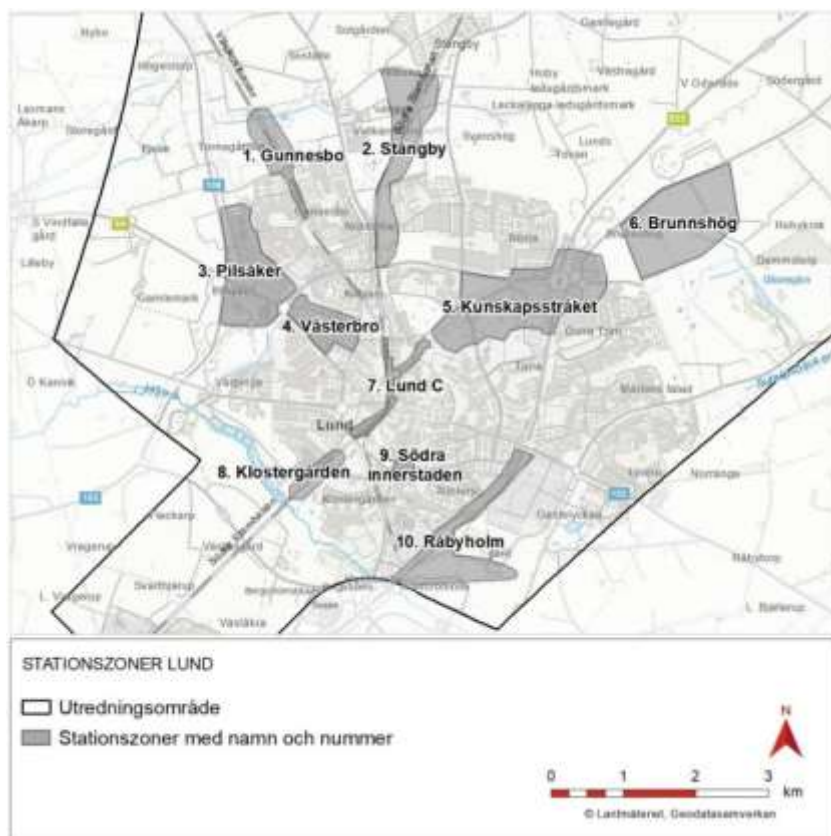
Lokaliseringen av järnvägen genom Lund består både i att analysera mest lämpligt stationsläge och hur järnvägen på bästa sätt kan byggas ut genom Lunds kommun. Arbetet har genomförts genom ny analys och tillämpning av relevanta delar från den tidigare lokaliseringsutredningen för ny stambana mellan Hässleholm-Lund (2022). En samlad bedömning utifrån samhällsnytta, funktion, omgivningspåverkan och kostnader har genomförts för att identifiera vilket stråk som är aktuellt att gå vidare med för framtagande av järnvägsplan på sträckan genom Lund.

Lokaliseringen har analyserats i följande huvudmoment, vilka har undersökts parallellt eftersom de är tätt sammanhängande. De huvudsakliga momenten är:

- Lokalisering av stationsläge, vilket är i sin tur av central betydelse för järnvägens lokalisering.
- Lokalisering av stråk genom Lund, vilket har analyserats i delarna:
 - Passagen av Lunds stad
 - Vidare möjlig utbyggnad norrut förbi Stångby mot Hässleholm
- Järnvägens höjdläge – utredning av alternativa lägen för järnvägen i tunnel.

3.1. Lokalisering av stationsläge i Lund

Vid planeringen för utbyggnaden av ny järnväg genom Lund har flera alternativa stationslägen analyserats. Totalt har tio stationszoner studerats i Lund i den tidigare lokaliseringsutredningen för ny stambana mellan Hässleholm-Lund (2022), se Figur 3. Inom stationszonerna har ett antal stationslägen studerats, vilket avser stationens geografiska placering i plan samt principiella höjdlägen, som bro, mark- eller tunnelläge. Det har varit en tydlig ambition att studera såväl centrala som externa stationszoner. Successivt valdes olika lägen bort, tills endast Lund C i markläge kvarstod.



Figur 3. Samtliga studerade stationszoner i Lund från den tidigare lokaliseringsutredningen för ny stambana mellan Hässleholm-Lund (2022), både centrala och externa. Efter successiva bortval kvarstod endast Lund C i markläge.

Analysen visar att nuvarande station Lund C tillsammans med en utbyggnad av ny järnväg längs Södra stambanan ger mest samhällsnytta till en rimlig investeringskostnad, med minst negativa konsekvenser för Lund och dess omgivning. I samband med att projektet bygger ut till fyra spår ska även plattformarna vid Lund C förlängas, tillsammans med de anpassningar och följdåtgärder som detta medför

Övriga studerade stationszoner, vilka behöver kombineras med andra stråk genom Lund, har valts bort av följande skäl: låg övergripande kostnadseffektivitet, bristande kapacitet och robusthet samt stora negativa konsekvenser för stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärden samt fysisk planering. Detta inkluderar även bortvalda lägen i tunnel för stationszonerna Lund C, Kunskapsstråket och Brunnshög, med anledning av framför allt för låg samhällsnytta och för höga investeringskostnader. En sådan nergrävning av två nya spår i tunnel skulle också innebära negativa effekter på funktion genom sämre kopplingsmöjligheter mellan Södra stambanans befintliga spår, de nya spåren och Västkustbanan vilket i sin tur ger sämre kapacitet. Vidare analys av tunnelförlagda spår beskrivs i kapitel 3.3.

3.2. Lokalisering av stråk genom Lund

Förutsättningar för kommande järnvägsutbyggnad mellan Hässleholm och Lund är att utreda principiella sträckningar för lokalisering av järnvägen 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 fyrspar av Södra stambanan

För sträckan inom Lunds kommun finns i praktiken ingen skillnad i planeringsförutsättningar mellan höghastighetsjärnväg och konventionell järnväg. I den tidigare lokaliseringsutredningen för ny stambana mellan Hässleholm-Lund (2022) fick sträckan genom Lunds kommun hastighetsrestriktioner kopplat till exempelvis anslutningen till Södra stambanan och 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 i detta projekt.

Två nya spår mellan Hässleholm och Lund ska ansluta till befintligt fyrspar 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 för ny stambana mellan Hässleholm-Lund (2022) på grund av höga kostnader, svag samhällsnytta, negativ omgivningspåverkan samt svår genomförbarhet. Slutsatserna förstärks av regeringsuppdragets tonvikt på kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk lönsamhet samt minimala störningar på befintlig trafik vid utbyggnad av konventionell järnväg.

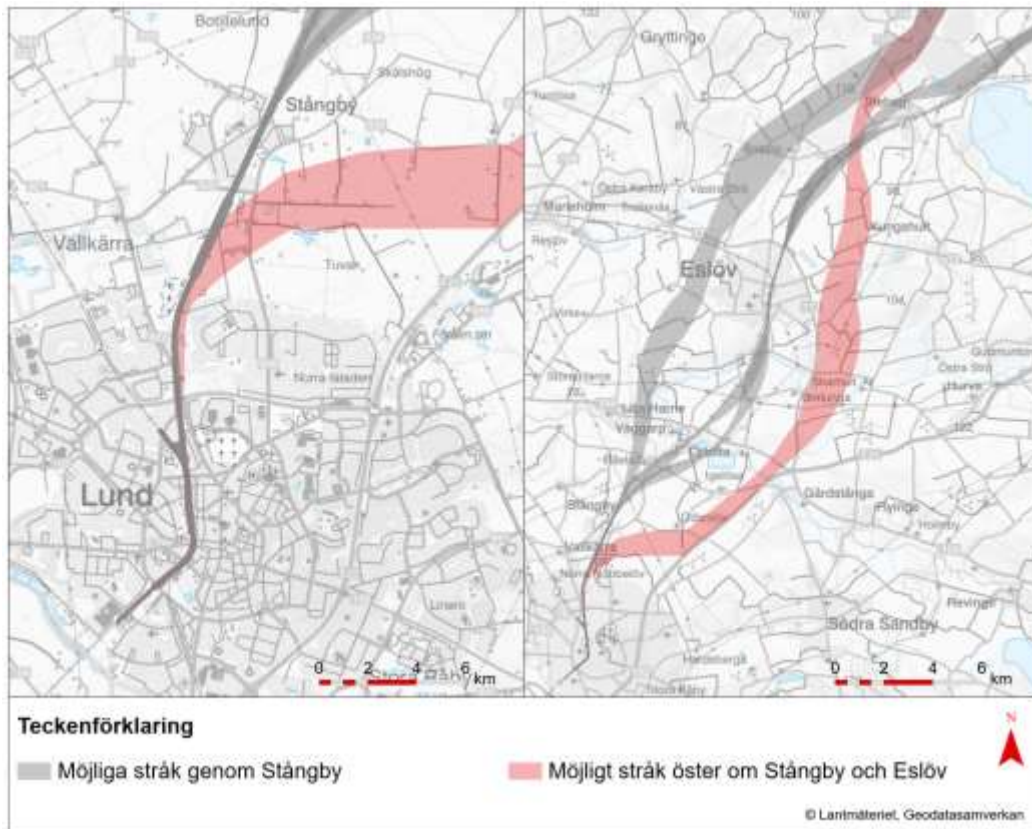
Vidare resulterade den tidigare lokaliseringsutredningen i korridorer som inom Lunds kommun ansluter till Södra stambanan i norra delen av Lunds stad. Det innebär i praktiken att de nya spåren kan nyttjas av samtliga typer av tågtrafik genom Lund.

På sträckan genom Lunds stad sammanfaller alltså stråken med de som togs fram för höghastighetsjärnväg i den tidigare lokaliseringsutredningen för ny stambana mellan Hässleholm-Lund (2022). Stråket längs Södra stambanan genom Lunds stad är det mest lämpliga utbyggnadsalternativet utifrån jämförelser av kostnader, samhällsnytta, omgivningspåverkan och genomförbarhet.

Norr om Lunds stad medges fortsatt utredning av möjliga stråk mot Hässleholm. De aktuella stråken:

- följer Södra stambanan genom Stångby och vidare norrut på hela sträckan,
- följer Södra stambanan genom Stångby och avviker väster om Eslöv samt,
- avviker från Södra stambanan norr om Lunds stad och passera öster om Stångby och Eslöv.

Stråken, se Figur 4, har alternativskiljande konsekvenser i passagen av Stångby som är avgörande inriktningen för kommande planering. Hur dessa konsekvenser i landskapet påverkas beroende på val av stråk redovisas i kapitel 3.2.1 och 3.2.2. Norr om Eslöv sammanfaller stråken sedan till samma sträckning, se Figur 4.



Figur 4. Möjliga stråk genom Lund och norrut.

3.2.1. Omgivningspåverkan för stråk öster om Stångby och Eslöv

Följande negativa konsekvenser uppkommer öster och söder om Stångby i jämförelse med stråk längs Södra stambanan:

- Alternativet medför att järnvägen blir en tillkommande synlig barriär i landskapet öster om Stångby.
- Alternativet medför att landskapets karaktär och markanvändning förändras då odlingsmark splittras. I förlängningen riskerar det att skapas impedimentsytor som blir svåra att bruka mellan den nya järnvägen och E22.
- Bebyggelseområden kan komma att påverkas direkt genom intrång eller indirekt genom bland annat barriärverkan, bullerpåverkan eller skuggning från järnvägsanläggningen. Med ett stråk öster om Stångby ”kläs Stångby in” i barriärer och bullerkällor från flera järnvägsstråk. Planarbete kan komma att krävas för att revidera befintliga detaljplaner vid östra Stångby.
- Det finns flera bostadsnära rekreativsområden i norra Lund, bland annat Sankt Hans backar, som kan påverkas något mer vid en dragning öster om Stångby då denna korridor går något längre österut jämfört med korridorerna som följer Södra stambanan genom Stångby.
- Alternativet riskerar att medföra intrång i en våtmark mellan Stångby och Ladugårdsmarken (norr om Lund), vilken utgör habitat för rastande fåglar.

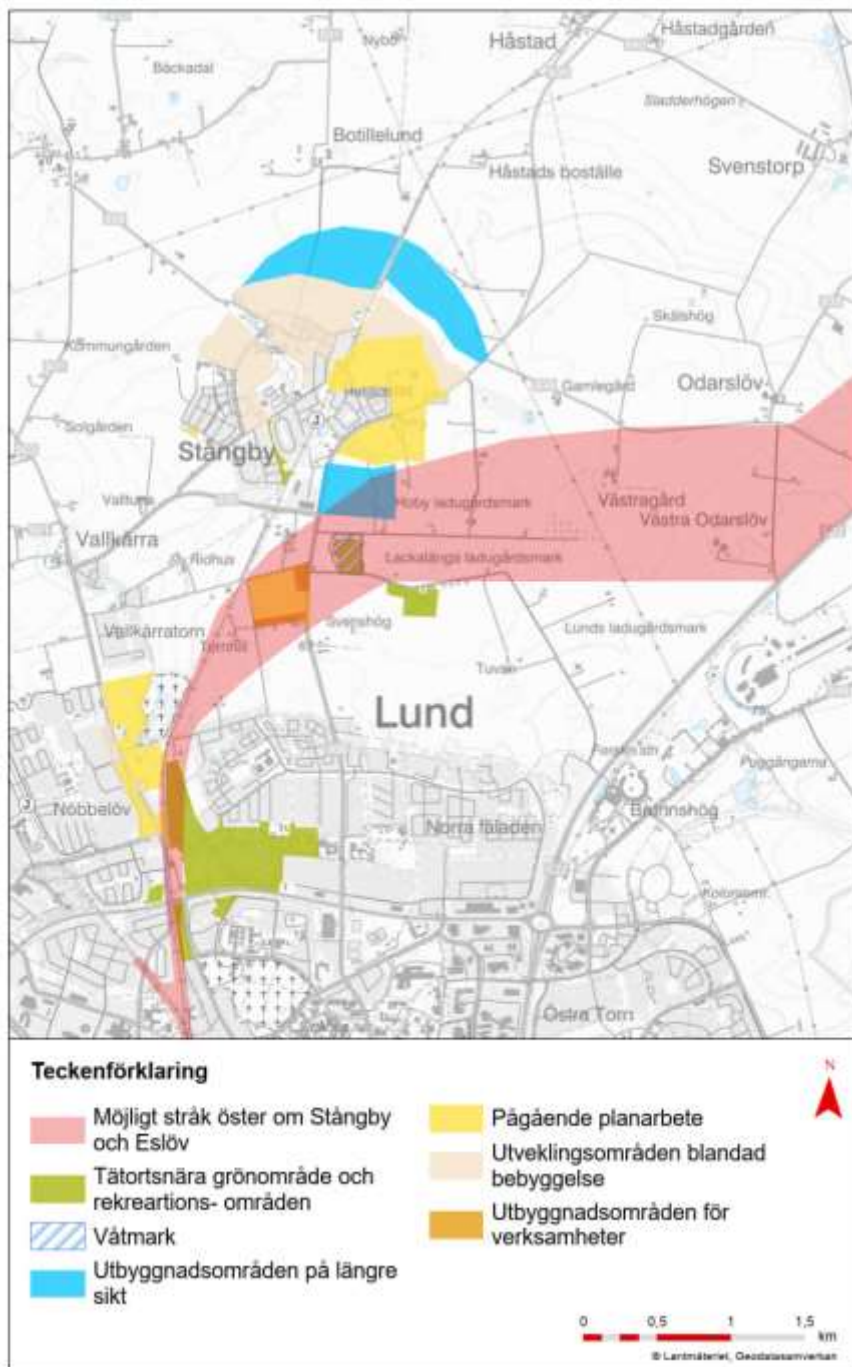
Alternativet innebär även ökad risk för skada på fåglarna från anläggningen samt störande buller på den våtmark som inte berörs av direkt intrång.

- Särskilda skyddsåtgärder kan krävas med hänsyn till att stråket går parallellt med E22 en längre sträcka.
- Storleken på markanspråket för järnvägsanläggningen kan påverkas i det fallet då den väljs att läggas separat från Södra stambanan. Exempelvis kan objekt så som kontaktledningsstolpar, teknikhus, bullervallar, diken, dammar, överfarter och vägportar behöva förekomma i dubbla uppsättningar. Detta styrs av järnvägsanläggningens behov samt av barriäreffekterna den skapar för omgivningen.

En del av de aspekter som listas ovan går att utläsa i Figur 5 nedan.

Utöver ovan nämnda konsekvenser för alternativet öster om Stångby, tillkommer ytterligare negativa konsekvenser längre norrut, med flera större intrång öster om Eslöv som är grundläggande för val av lokalisering, bland annat:

- Öster om Eslöv ligger ett viktigt tätortsnära rekreationsområde, Snärjet, som är ett av få och det enskilt största rekreationsområdet för boende i Eslöv. Två nya spår skulle innebära en ytterligare barriär till området och tillskapar en komplex trafiksituation som skulle påverka barns möjlighet att kunna ta sig till området. Spåren skulle även innebära ett intrång i skogsmark med många naturvärden.
- Söder om Eslöv ligger även ett Natura 2000-område tillika naturreservat, 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.



Figur 5. Möjligt stråk som går öster om Stångby, inklusive relevanta värden och stadsutveckling.

3.2.2. Omgivningspåverkan för stråk längs Södra stambanan genom Stångby

Omgivningen påverkas enligt nedan vid ett stråk längs Södra stambanan genom Stångby:

- I detta alternativ påverkas landskapets karaktär och markanvändning endast i begränsad omfattning då den nya järnvägen följer befintlig Södra stambanan. Därmed blir det inte heller någon ny barriär i landskapet.
- Alternativet medför en något förstärkt barriär genom Stångby då järnvägsstråket breddas.
- Närhet till andra vägar och järnvägar kan innebära risk för trafikstörningar på den nya järnvägen.

I jämförelse med alternativ öster om Stångby och Eslöv undviker stråket längs med Södra stambanan att kommande järnvägsutbyggnader norrut ”klär in” orten med barriärer och bullerkällor från flera järnvägsstråk. Alternativet undviker även att kommande järnvägsutbyggnader påverkar kommunens utbyggnadsplaner i östra Stångby genom fysiska intrång, bullerpåverkan och/eller genom skapandet av barriärer.

Kommande planering kommer hantera behov av utredning av skyddsåtgärder bland annat för ovan nämnda konsekvenser.

En del av de aspekter som listas ovan går att utläsa i Figur 6 nedan.



Figur 6. Möjligt stråk som går längs Södra stambanan genom Stångby, inklusive relevanta värden och stadsutveckling.

3.2.3. Slutsats stråk genom Lund

Stråket som följer Södra stambanan genom Lund och Stångby bedöms som mest lämpligt, utifrån förutsättningar att möta ändamålet med rimliga investeringskostnader och acceptabel omgivningspåverkan. Det kan även tilläggas att Lunds kommun förordar detta alternativ. Bedömning görs också att detta stråk har bättre förutsättningar i kommande planeringsskede att kunna hantera behov av skyddsåtgärder för bland annat konsekvenser nämnda i kapitel 3.2.2.

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. I helhetsbedömningen får dock stråket som går öster om Stångby och Eslöv högre anläggningskostnad, längre restid och lägre samhällsnytta jämfört med stråket genom Stångby och väster om Eslöv. Stråket öster om Stångby och Eslöv påverkar även landskapet, hälsa och säkerhet, naturresurshushållning samt energieffektivitet och klimatneutralitet i större utsträckning. Sammantaget är det antalet värden i landskapet, deras känslighet samt betydelse för boende i Eslöv som gör att anläggning av en ny järnväg bedöms som orimligt på denna plats. Detta går även i linje med att Eslövs kommun förordar ett alternativ som inte går öster om Eslövs ort.

En sammanställning av bedömning av olika aspekter av de olika stråken redovisas i Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Översikt utvärdering av olika aspekter utifrån järnvägens funktion, arkitektur och påverkan på omgivningen. Bedömningen har genomförts på stråken i sin helhet.

Aspekt	Stråket genom Stångby och väster om Eslöv	Stråket öster om Stångby och Eslöv
Restider	Mycket bra	Bra
Kapacitet och robusthet	Mycket bra	Mycket bra
Stationslägen	Mycket bra	Mycket bra
Arkitektur	Mycket bra	Mycket bra
Landskap	Måttlig-stor	Stor
Hälsa och säkerhet	Måttlig	Måttlig-stor
Naturresurshushållning	Måttlig	Måttlig-stor
Energieffektivitet och klimat-neutralitet	Reducerade förutsättningar	Något reducerade förutsättningar

3.3. Järnvägens höjdläge – utredning av alternativa stråk för järnvägen i tunnel.

Flera alternativa stråk för järnvägen med tunnelförlagda spår genom Lunds stad med station vid Lund C har utretts. De alternativ som utretts är:

- en separat höghastighetsjärnväg förläggs i tunnel,
- samtliga spår på Södra stambanan förläggs i tunnel (alltså både nya och befintliga),
- alternativt att två förbigångsspår på Södra stambanan förläggs i tunnel.

Samtliga av dessa tunnelalternativ väljs bort, där det främsta motivet är att det medför omotiverade kostnadsökningar utan tillförd samhällsnytta jämfört med en utbyggnad 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.

Ett läge i tunnel genom Lund innebär en hög komplexitet med tunnlar på stort djup. För samtliga tunnelalternativ följer också negativa effekter på nytta och funktion genom sämre kopplingsmöjligheter mellan Södra stambanans befintliga spår, de nya spårerna och Väst kustbanan vilket i sin tur ger sämre kapacitet. En dragning i tunnel medför större klimatpåverkan jämfört med ett markläge, med ett omfattande växthusgasutsläpp som bedöms bli mycket högt.

Även miljöpåverkan blir större via ett tunnelpåslag jämfört med ett markläge. Det beror bland annat på påverkan på Höje å, avseende såväl naturvärden som friluftsliv och rekreation. Ett sådant läge skulle också medföra omfattande påverkan på grundvattnet. Vid ett markläge sker det ingen påverkan på Höje å eftersom där redan har byggts ut till fyra spår fram till Klostergårdens station, som öppnades i december 2023. Det är inte heller möjligt att anpassa ett tunnelalternativ så att järnvägen följer Södra stambanan in mot Stångby, då bebyggelse i Stångby skulle påverkas negativt både under byggskedet och permanent.

Parallellt med den tidigare lokaliseringsutredningen för ny stambana mellan Hässleholm-Lund (2022) har Lunds kommun utrett två tunnelalternativ (Lunds kommun, 2020). Alternativen innebär att järnvägen (samtliga spår inkl befintliga) antingen förläggs i tunnel genom Lund, eller att persontrafiken förläggs i tunnel genom Lund och godstrafiken förläggs på ett nytt spår utanför Lund. Vidare har Lunds kommun i ett samrådsyttrande till Lokaliseringsutredningen för Ny stambana Hässleholm-Lund ifrågasatt varför Trafikverket inte utreder alternativ att förlägga fler spår än den Nya Stambanan i tunnel genom Lund.

Trafikverket ser flera problem med att förlägga järnvägsanläggningen genom Lund i tunnel:

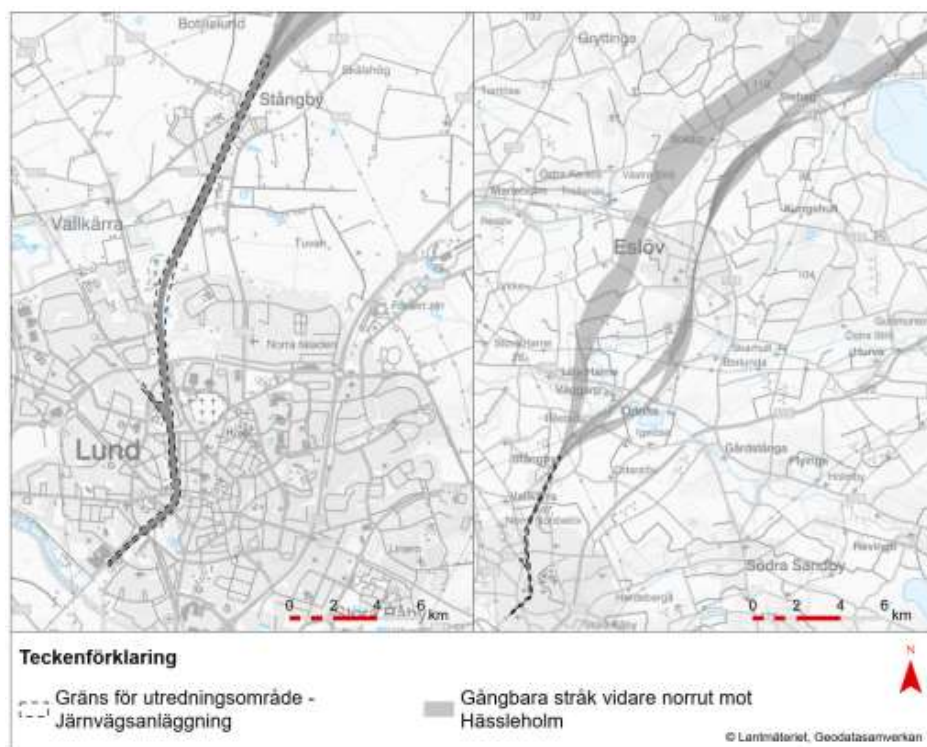
- Försämrad kapacitet och ökad störningskänslighet
- Höga kostnader, mer än dubbelt så dyrt jämfört med ett markläge, vilket inte kan finansieras genom beräknade markintäkter

- Inte tillräckligt stor tillförd samhällsnytta i förhållande till tillkommande kostnader
- Stor komplexitet kopplat till genomförbarhet och anläggningens funktionalitet, exempelvis med behov av ett stort antal spårväxlar i tunnelmiljö.

De utredda tunnelalternativen innebär kraftigt ökade kostnader utan att tillföra tillräcklig samhällsnytta, alltså att investeringen och ingreppen som krävs överskrider de värden som skapas. Detta uppfyller varken 4 § i lagen (1995:1649) om byggande av järnvägs krav på minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad, eller regeringsuppdragets krav på kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk lönsamhet. Därtill medför en lösning i tunnel en rad allvarliga brister kopplat till funktionalitet och kapacitet. Eftersom projektets huvudsakliga syfte är att skapa ökad kapacitet i järnvägssystemet, är det särskilt problematiskt att tunnelalternativen i stället leder till försämrad kapacitet och ökad störningskänslighet. Den tekniska komplexiteten, de negativa miljöeffekterna och påverkan på klimatet förstärker ytterligare bilden av att tunnel inte är ett alternativ som Trafikverket kan gå vidare med. Sammantaget finns det inte tillräckliga motiv att gå vidare med en tunnelloösning – varken ur ett samhällsekonomiskt, miljömässigt eller funktionellt perspektiv.

3.4. Slutsats övergripande lokalisering – val av korridor

Utbyggnaden av ny järnväg kommer att ske längs med det cirka 7 kilometer långa stråk som följer Södra stambanan genom Lunds kommun från Klostergård till Stångby i markläge, vilket därmed utgör val av korridor. Exakt placering och detaljutformning av de nya spåren inom korridoren kommer att utredas i kommande järnvägsplan inom föreslaget utredningsområde, se Figur 7.



Figur 7. Föreslaget område där järnvägens placering och utformning ska utredas inom Lund. I figuren redovisas också exempel på gångbara stråk vidare norrut mot Hässleholm.

Stråket som följer Södra stambanan bedöms som det mest lämpliga alternativet ur samtliga utredda aspekter. Alternativa lokaliseringar av järnvägsstråk runt Lunds respektive Stångbys tätorter, inklusive stråket som går öster om Eslöv, medför sämre samhällsnytta, högre kostnader, större negativ omgivningspåverkan samt svår genomförbarhet.

I samband med att projektet bygger ut till fyra spår ska även plattformarna vid Lund C förlängas, tillsammans med de anpassningar och följdåtgärder som detta medför. I jämförelse med stråk till andra studerade stationslägen anses detta ge mest samhällsnytta, minst negativa konsekvenser på Lund som stad och dess omgivning till en rimlig investeringskostnad.

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

En tunnellsökning för järnvägen genom Lund är inte ett rimligt eller fördelaktigt alternativ och Trafikverket kommer därmed inte att studera alternativ förlagda i tunnel i kommande planeringsskeden. De utredda tunnelalternativen innebär kraftigt ökade kostnader utan att tillföra tillräcklig samhällsnytta, vilket inte uppfyller regeringsuppdragets krav på kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk lönsamhet. Därtill medför en lösning i tunnel en rad allvarliga brister kopplat till funktionalitet och kapacitet.

Avslutningsvis ska det tilläggas att en betydligt bredare zon än den som visas i Figur 7 kommer att behöva utredas för följdåtgärder och skyddsåtgärder. Det är dock inte känt i ännu vilka och var dessa är utan behöver utredas vidare i kommande skede

4. Kapacitetsanalys för utbyggnadsalternativ inom vald korridor

Inom vald korridor för utbyggnad av Södra stambanan till fyra spår genom Lund har det genomförts en kapacitetsanalys av tilltänkta utbyggnadsalternativ Klostergården-Stångby. Även två kortare alternativa utbyggnader inom korridoren har studerats utifrån dess påverkan på kapaciteten. De tre alternativen som studerats är:

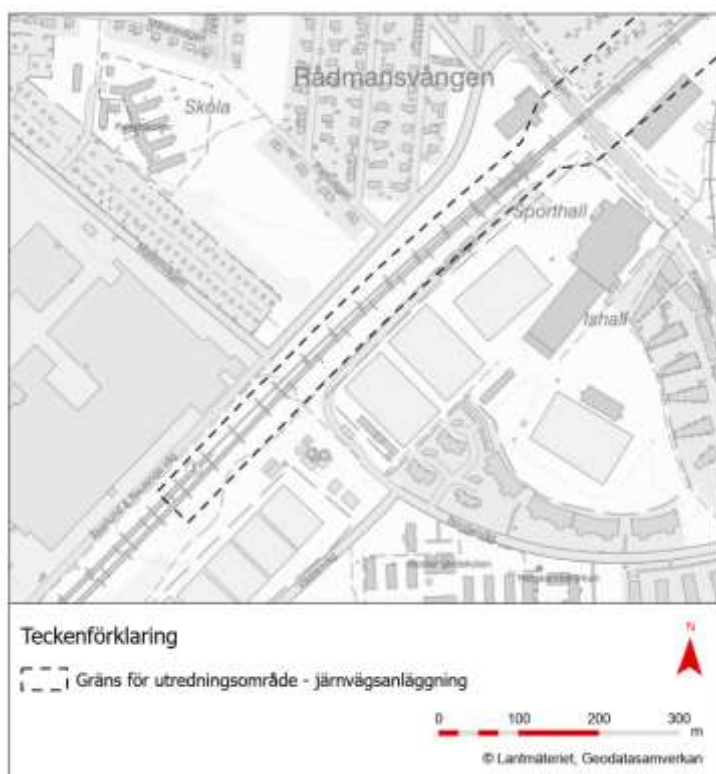
- Klostergården - Stångby
- Klostergården - Tornhill
- Klostergården - norr om Lund C

Nedan redovisas de effekter som är lika för alla utbyggnadsalternativen. Under kapitel 4.1 - 4.3 redovisas de effekter som gäller för respektive utbyggnadsalternativ.

Samtliga alternativ omfattar en ombyggnad av spår och plattformar på Lund C, med förlängda plattformar för att kunna trafikera med 400 meter långa persontåg. Detta bidrar även till en förbättring av resenärsmiljön då resenärerna kan spridas bättre längs plattformen vilket minskar risken för störningar vid av och påstigning. Spåren på Lund C behöver byggas om så att 750 meter långa godståg inte ska blockera bakomvarande tåg från att köra in till Lund C. Spåren behöver också anpassas för att hantera ett genomgående fyrspar på Södra stambanan (Backman, 2024).

En utbyggnad till fyra spår genom armaturkurvan (mellan Lund C och Klostergården) kommer att minska problematiken med att södergående godståg behöver vänta på avgående persontåg söderut, men situationen kommer fortfarande att uppkomma. För norrgående godståg som behöver stanna i avvaktan på att ett persontåg ska lämna plattformen kommer samma problem som i nuläget (att det tar längre tid för godstågen att starta i uppförsbacke) att uppstå då banan lutar 10 promille upp från stationen i Lund. Denna brist bedöms därför bli likvärdig med dagens utformning. Mer utförliga beskrivningar finns att läsa i *Järnvägsplan Lund – Stångby kapacitet vid olika alternativ* (Backman, 2024).

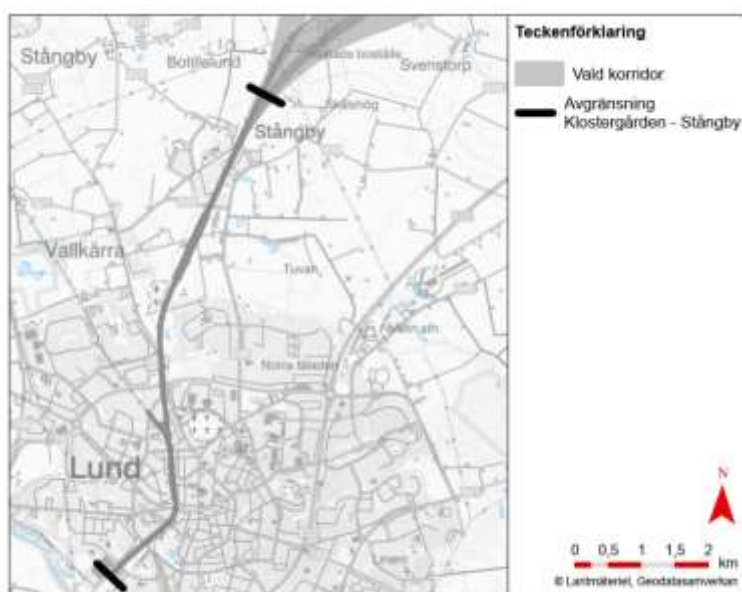
Avgränsningen i söder är samma för alla tre alternativ, för att ansluta mot befintligt fyrspar. Avgränsningen placeras något söder om plattformarna på Klostergårdens station, se Figur 8. Placeringen motiveras av att utbyggnaden påverkar spårutformningen till denna plats och därmed kan påverka befintlig järnvägsfastighet. Järnvägstekniska arbeten, framför allt kopplat till kontaktledning och signal, kommer bli aktuellt söder om den föreslagna plangränsen men inom befintlig järnvägsfastighet.



Figur 8. Gräns för föreslaget område där järnvägens placering och utformning ska utredas inom Lund, vid Klostergårdens station i söder.

4.1. Klostergården - Stångby

I detta alternativ byggs två nya spår norrut från Klostergården, med en avgränsning som är placerad strax norr om Stångby, se Figur 9. Detta är alltså den längsta utbyggnadssträckan som studerats av de tre alternativen. Norr om avgränsningen har flera möjliga stråk identifierats vidare norrut mot Hässleholm.

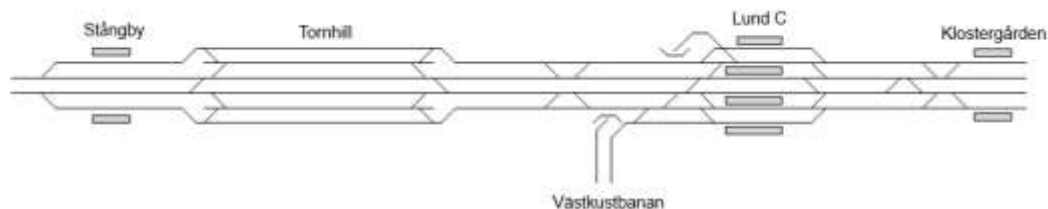


Figur 9. Avgränsning för alternativ Klostergården – Stångby.

4.1.1. Alternativskiljande potentialer och nyckelkonsekvenser

Påverkan på kapaciteten i Lund

En schematisk skiss över utbyggnad från Klostergården - Stångby syns nedan i Figur 10.



Figur 10. Schematisk skiss över utbyggt fyrspar Klostergården - Stångby. Växelplasseringarna utgör ett exempel inte en fastställd lösning (Backman, 2024).

I detta alternativ skapas bäst marginaler mellan Pågatåg och Öresundståg som kommer från Södra stambanan och ska köra om varandra mellan Lund och Malmö. Främst underlättar det för Öresundstågen att kunna köra förbi Pågatåg som gör uppehåll på stationen i Stångby. Möjligheterna ökar även för godståg att komma fram till förbigångsspåren i Tornhill före Öresundstågen då de inte behöver vänta bakom ett Pågatåg. Detta leder vidare till att persontågen behöver göra färre förbigångar av godståg i Eslöv (Backman, 2024).

Kapacitetsanalysen visar att ur trafik- och kapacitetssynpunkt fås de klart största fördelarna då hela sträckan mellan Klostergården-Stångby byggs ut eftersom det ger störst nytta för både gods och persontåg. Det ger också en mätbar kapacitetseffekt på sträckan mellan Höör och Lund genom att kapacitetsutnyttjandet norr om Stångby sjunker med 3 procentenheter.

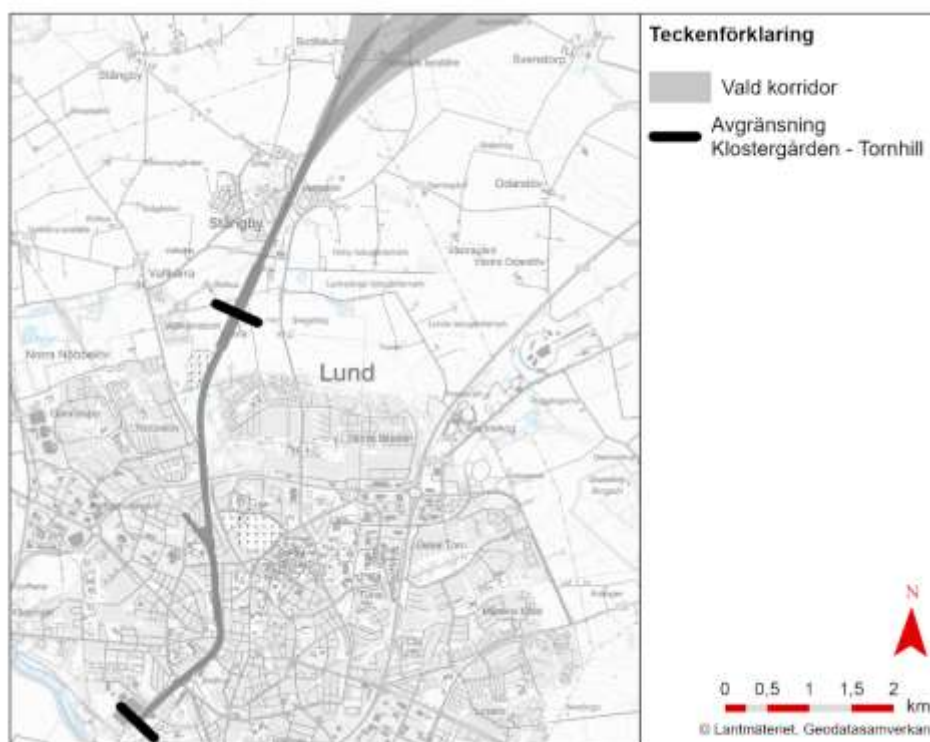
Påverkan på järnvägstrafiken vid utbyggnad

Detta utbyggnadsalternativ tar sig an den längsta sträckan av de tre alternativen och eftersom utbyggnadsalternativet sträcker sig hela vägen genom både Lund och Stångby medför det möjlighet till en sammanhållen utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar genom både Lund och Stångby. Detta bidrar till att minska både omgivningspåverkan och trafikstörningar, jämfört med om utbyggnaden ska delas upp till fler tillfällen. Fördelen för resenärerna blir att störning av trafik på Lund C och genom Lunds kommun endast sker vid ett samlat utbyggnadstillfälle. Detta går även i linje med regeringsuppdraget, som anger att korridorval och utformningslösningar ska minimera störningar på befintlig trafik under byggskedet.

Denna sträckning mellan Klostergården-Stångby har sammanfattningsvis identifierats som det bästa alternativet för framtagande av järnvägsplan genom Lunds kommun.

4.2. Klostergården - Tornhill

I detta alternativ byggs två nya spår norrut från Klostergården, med en avgränsning som är placerad vid det befintliga förbigångsspåret Tornhill som ligger mellan norra Lund och Stångby. På så sätt byggs nytt fyrspar ihop med befintligt förbigångsspår, se Figur 11.

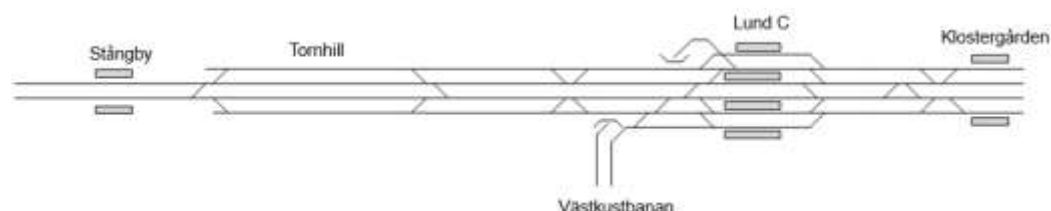


Figur 11. Avgränsning för alternativ Klostergården – Tornhill

4.2.1. Alternativskiljande potentialer och nyckelkonsekvenser

Påverkan på kapaciteten i Lund

En schematisk skiss över utbyggnad från Klostergården- Tornhill syns nedan i Figur 12.



Figur 12. Schematisk skiss över utbyggnad av fyrspar mellan Klostergården – Tornhill. Växelplaceringarna utgör ett exempel inte en fastställd lösning (Backman, 2024).

Tornhill ligger på en plåt i landskapet med nedförsbacke oavsett riktning. En utbyggnad till Tornhill medför främst en förbättring för godstrafiken då de inte behöver starta i uppförsbacke. Den största vinsten för persontågen är en minskning av risken för att godståg ska blockera växlar och plattformsspår inne på Lund C. Samtidigt minskar risken för att störningar sprids mellan Pågatåg och Öresundståg på Södra stambanan och västkustbanan. Utbyggnaden till Tornhill medför dock ingen effekt på kapacitetsutnyttjandet på sträckan Höör-Tornhill (Backman, 2024).

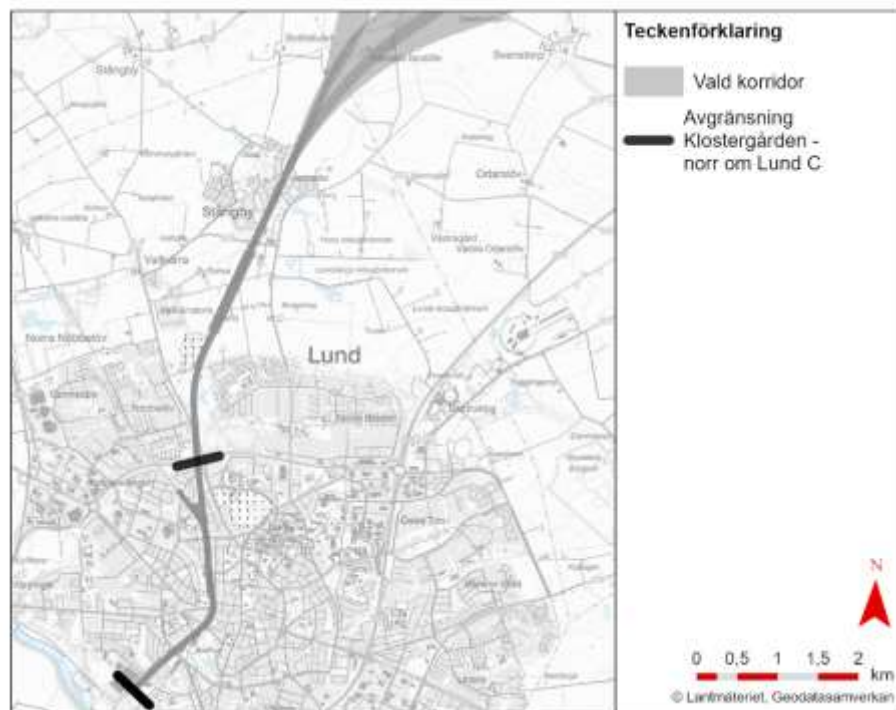
Påverkan på järnvägstrafiken vid utbyggnad

Detta utbyggnadsalternativ tar sig an den näst längsta sträckan av de tre alternativen. Då avgränsningen ligger i Lunds utkant möjliggör det en sammanhållen utbyggnad av Södra

stambanan till fyrspar genom Lund. Störning av trafik genom Lund och Stångby kommer dock uppkomma vid flera tillfällen vid en senare fortsatt utbyggnad norrut.

4.3. Klostergården - norr om Lund C

I detta alternativ byggs två nya spår från Klostergårdens station, genom Lund C och avslutas strax söder om Norra Ringen, se Figur 13.

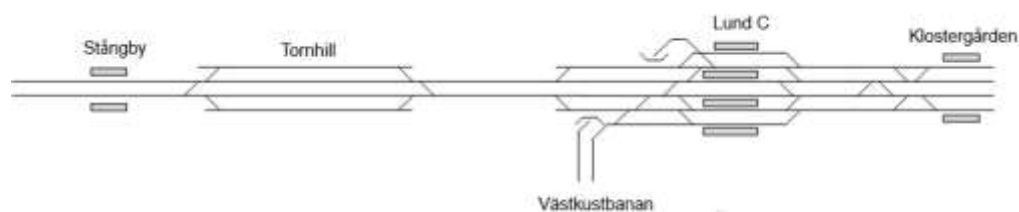


Figur 13. Avgränsning för alternativ Klostergården – norr om Lund C.

4.3.1. Alternativskiljande potentialer och nyckelkonsekvenser

Påverkan på kapaciteten i Lund

En schematisk skiss över utbyggnad från Klostergården- norr om Lund C syns nedan i Figur 14.



Figur 14. Schematisk skiss över utbyggnad av fyrspar mellan Klostergården - norr om Lund C (Backman, 2024).

Alternativet omfattar alltså en utbyggnad till fyrspar från Klostergårdens station till Lund C, plus en ombyggnad av spår och plattformar på Lund C. Alternativet löser därmed delvis befintliga kapacitetsproblem på Lund C.

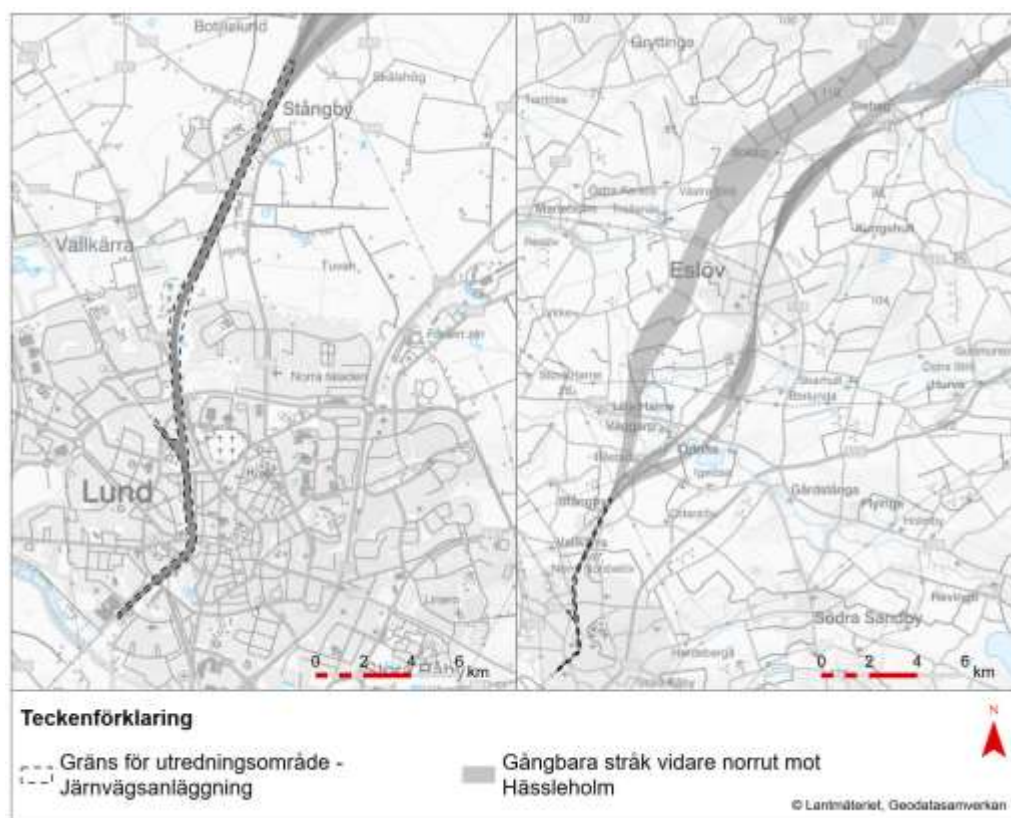
Påverkan på järnvägstrafiken vid utbyggnad

Detta utbyggnadsalternativ tar sig an den kortaste sträckan av de tre alternativen. Eftersom alternativet avslutas inne i Lund kommer det inte möjliggöra någon sammanhållen utbyggnad av Södra stambanan till fyrspar genom Lund. Det innebär att störning av trafik på Lund C och genom Lund kommer uppkomma vid flera tillfällen vid fortsatt utbyggnad norrut.

5. Inriktning för kommande planeringsskede

Inom detta projekt som ska planera för två nya spår mellan Hässleholm och Lund har Trafikverket bedömt att nästa steg är att påbörja en järnvägsplan där placering och utformning ska utredas för stråket längs Södra stambanan genom Lund och Stångby. En järnvägsplan med linjevalsstudie för placering och detaljutformning av järnvägsutbyggnaden ger möjlighet att möta rätt detaljeringsgrad för planerings- och utformningsarbete i stadsmiljö

Trafikverket planerar därför att ta fram en järnvägsplan från Klostergården till norr om Stångby i markförlagt läge. Järnvägsplanen ska inkludera en linjevalsstudie för placering och detaljutformning av järnvägsutbyggnaden inom vald korridor. Föreslaget utredningsområde där järnvägsanläggningen ska rymmas visas i Figur 15. Järnvägsplanen för Lund kommer kunna fastställas och genomföras oberoende av resterande del av åtgärden Hässleholm-Lund, två nya spår.



Figur 15 Föreslaget område där järnvägens placering och utformning ska utredas inom Lund. I figuren redovisas även gångbara stråk genom Lund och norrut mot Hässleholm.

Det tilläggas att en betydligt bredare zon än den som visas i Figur 15 kommer att behöva utredas för följdåtgärder och skyddsåtgärder. Det är dock inte känt ännu vilka och var dessa är utan behöver utredas vidare i kommande skede

En samtidig utbyggnad av hela sträckan genom Lund till norr om Stångby, inom föreslaget utredningsområde, ger klart mest positiv påverkan på kapaciteten. Det ger även minst negativ påverkan på järnvägstrafiken genom Lund i byggskedet, i jämförelse med att bygga ut kortare sträckningar genom Lund. Detta är det mest lämpliga

alternativet att inrikta kommande utrednings- och planeringsarbeten mot kopplat till samhällsnytta, investeringskostnad, genomförbarhet och omgivningspåverkan. Det kan även tilläggas att Lunds kommun förordar detta alternativ.

Denna inriktning grundar sig också i att alternativa lokaliseringar på sträckan, som studerats i tidigare utredningar, inte anses tillföra samhällsnytta i paritet med den investeringskostnad som skulle krävas. Dessutom anses alternativa lokaliseringar ge större omgivningspåverkan jämfört med utbyggnad av stråket längs med Södra stambanan. Detta gäller såväl alternativa stråk av järnvägen genom eller runt Lunds stad i markplan, som under mark i tunnel eller alternativa stationslägen till Lund C i andra geografiska lägen och under mark i tunnel.

Genom denna inriktning möjliggörs också vidare utredning av flertalet gångbara stråk norrut från Stångby mot Hässleholm med bred acceptans i kommande lokaliseringsutredning för delprojektet Hässleholm-Lund, två nya spår.

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

6. Referenser

Backman, M. (2024). PM Järnvägsplan Lund-Stångby kapacitet vid olika alternativ. Trafikverket.

Lunds kommun (2020). Järnväg i tunnel genom Lund jämfört med nya spår i markplan 2020-04-14.

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.

Trafikverket (2022). Lokaliseringsutredning Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor.

Trafikverket (2023). Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Redovisning av regeringsuppdrag.

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