

Samrådsunderlag
Lund, fyra spår
Lunds kommun, Skåne Län
Järnvägsplan, 2025-10-10



Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag Lund, Fyra spår

Ansvarig: Jesper Hjelmer

Dokumentdatum: 2025-10-10

Ärendenummer: TÄHS-2025-000194

Innehåll

Lund, fyra spår	4
Samrådet	5
Bakgrund	6
Tidplan	7
Val av lokalisering genom Lunds kommun	8-9
Studerade och bortvalda alternativ	10-16
Kommande järnvägsplan för vald lokalisering	17
Projektets miljöpåverkan	18-24
Fördjupad information	25-26
Karta utredningsområde	

Lund, fyra spår

Järnvägsnätet i södra Sverige har på flera ställen för låg kapacitet för att kunna ta hand om dagens tågtrafik på ett fungerande sätt. Den viktigaste åtgärden för att öka kapaciteten på Västkustbanan och Södra stambanan, är att bygga ut till fyra spår genom Lunds kommun.

Utbyggnaden kommer ske från strax norr om Stångby till den nya järnvägsstationen i Klostergården – där de nya spåren ansluter till befintligt fyrspråk. De nya spåren ska byggas som konventionell järnväg¹ med syfte att förbättra arbetspendling och godstrafik i Skåne.

Fyra spår genom Lund möjliggör tätare avgångar och mer tillförlitliga resor till jobb, skola och fritidsaktiviteter. De nya spåren kommer möta dagens och framtidens behov av tågresande och främja hållbart resande. Förbättrad tågtrafik kommer även främja samhällsutvecklingen och näringslivet i regionen. Att bygga ut järnvägen genom Lund bidrar också till att förbättra kapaciteten för tågtrafik genom Skåne och ner mot Europa.



Projektets *ändamål* är att bygga ut järnvägen mellan Stångby och Klostergården till fyra spår för ökad kapacitet och robusthet, vilket är till nytta för all tågtrafik genom Lund på Södra stambanan och Västkustbanan.

[Länk till projektet](#)

Webbadress: trafikverket.se/hassleholm-lund

¹ Konventionell järnväg - spår för såväl gods- som persontrafik med hastigheter upp till 250 km/tim för persontåg.

Samrådet

Detta samråd

Detta är ett tidigt samråd i syfte att introducera projektet och beskriva på vilket sätt utredningsarbetet kommer att bedrivas. Samrådet är till för att skapa en så bra och genomtänkt plan som möjligt, där synpunkter och information tas tillvara.

I samrådsunderlaget redovisas de resonemang och bedömningar som legat till grund för Trafikverkets val av lokalisering genom Lund. Samrådsunderlaget presenterar även det område som kommer beröras av den fortsatta utredningen av utbyggnaden till fyra spår genom Lund.

Trafikverket kan i detta samråd inte redovisa förslag på exakta placeringar och utformning av de nya spåren genom Lund.



Vad är samråd?

Samråd innebär att Trafikverket löpande har dialog med andra myndigheter, organisationer, enskilt berörda samt allmänheten för att inhämta kunskap och ta emot synpunkter. Trafikverket samarbetar även direkt med regionen och Lunds kommun som berörs och planerar utbyggnaden med hänsyn till regionala och lokala ståndpunkter.

Samråd är av stor betydelse under hela planläggningen och sker löpande fram tills ett slutligt planförslag utarbetats. Det innebär att det när som helst är möjligt att kontakta Trafikverket för att dela med sig av kunskap eller inkomma med synpunkter.

Synpunkter som inkommer under samrådet sammanställs i en samrådsredogörelse där vi bemöter och redovisar vad vi gjort med anledning av de inkomna synpunkterna.

Synpunkter lämnas på något av följande sätt:

- Via synpunktsformuläret på projektets webbsida:
Webbadress: trafikverket.se/hassleholm-lund
- E-posta dem till: investeringsprojekt@trafikverket.se
- Brev till: Trafikverket, Ärendemottagningen
Box 810, 781 28 Borlänge

Kom ihåg!

Ange alltid projektets ärendenr:

TÄHS-2025-000194



Bakgrund

Trafikverket har under en längre tid utrett möjligheterna för en utbyggnad av järnväg mellan Lund och Hässleholm.

Under 2019 påbörjade projektet Nya Stambanor arbetet med en lokaliseringsutredning för en ny höghastighetsjärnväg¹ i stråket Hässleholm-Lund. Regeringen valde under 2022 att avbryta arbetet, med motiveringen att utbyggnaden inte ansågs vara kostnadseffektiv utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Trafikverket fick därefter i uppdrag att ta fram en kapacitetsutredning för järnvägssystemet i Skåne. Resultatet från utredningen visar på att den högst prioriterade åtgärden är utbyggnaden av två nya spår mellan Hässleholm och Lund, där delen genom Lund ger störst nytta för kapaciteten.

Hösten 2023 fick Trafikverket i uppdrag från regeringen att påbörja planläggningsarbetet för två nya spår järnväg mellan Hässleholm och Lund. Åtgärden ska på ett mer kostnadseffektivt sätt byggas ut som konventionell järnväg med en hastighet upp till 250 km/tim i syfte att stärka regional arbetspendling och godstrafik i Skåne.

Acceptstudien som gjordes under 2024 i samarbete mellan berörda kommuner och region Skåne, visar på en bred politisk acceptans för en åtgärd med ett mer regionalt fokus.

Trafikverket har valt att genomföra regeringsuppdraget, att bygga ut två nya spår i stråket Hässleholm-Lund, i två projekt:

- Hässleholm – Lund, två nya spår
- **Lund, fyra spår** (denna handling tillhör detta projekt)

I detta projekt, Lund, fyra spår, kommer järnvägsplanen att inledas med en utredning av placering och utformning av två nya spår i markläge inom en utredningskorridor utmed befintliga spår.

För resterande del av sträckan, projekt Hässleholm-Lund, två nya spår, kommer järnvägsplanen inledas med en lokaliseringsutredning.

Uppdelningen i två projekt och valet av lokalisering genom centrala Lund i markläge har kunnat göras utifrån att lokaliseringen av två nya spår genom Lund sedan tidigare har utretts grundligt, se Val av lokalisering för två nya spår genom Lunds kommun, sida 8-9 . Därav kan utredningen för projekt Lund, fyra spår, redan nu gå in i ett mer detaljerat planskede och öppnas för trafik flera år tidigare än resterande del av programmet.

I rapport *Underlagsrapport Hässleholm-Lund, två nya spår-Planeringsförutsättningar* på projektets hemsida kan du läsa mer om hur och varför uppdelningen av projekten gjordes.

¹ Höghastighetsjärnväg - spår för persontrafik med hastighet upp till 320 km/tim.

Tidplan

Järnvägsplanen med utredning om placering och utformning av två nya spår genom Lund påbörjas under början av 2026. Under 2027 planerar Trafikverket för ett samråd där föreslagen placering av spåren presenteras på en övergripande nivå.

Nästkommende samråd, under 2028-2029, presenteras ett förslag på en detaljerad utformning av järnvägsanläggningen. En miljökonsekvensbeskrivning kommer tas fram och samrådas vid samma tillfälle.

Det färdiga förslaget på järnvägsplan planeras att ställas ut för granskning som tidigast under 2029.

Byggnation kan först påbörjas när järnvägsplanen har vunnit laga kraft.

Utgångspunkter för kommande planarbete

I Trafikverkets uppdrag från regeringen finns ett antal *utgångspunkter* för den fortsatta planeringen av två nya spår Hässleholm-Lund inklusive delprojekt Lund, fyra spår:

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



Val av lokalisering för två nya spår genom Lunds kommun

Trafikverkets utredning visar tydligt att en lokalisering av två nya spår utmed befintlig järnväg, på sträckan mellan Stångby till Klostergården, är det mest lämpliga lokaliseringsalternativet.

Användning av befintligt utredningsmaterial

Trafikverket har under arbetet med höghastighetsjärnvägen 2019-2022 tagit fram en omfattande lokaliseringsutredning¹ för att hitta bästa möjliga sträckning och utformning för två nya järnvägsspår genom Lund och vidare mot Hässleholm.

Oberoende av om höghastighetsjärnväg eller konventionell järnväg byggs genom Lund, så är det följande förutsättningar som gäller för järnvägsanläggningen på sträckan.

- Hastighetsrestriktioner genom Stångby och Lund medför att tåg kör i betydligt lägre hastigheter än 250 km/h.
- Trafikering på sträckan utgörs av både persontåg och godståg.
- Värden och förutsättningar i och runtom Lund och Stångby

Sammantaget innebär detta att lokaliseringsutredningen för höghastighetsjärnväg hade samma krav på linjeföring och därav samma möjliga utredningsalternativ, som projekt Lund, fyra spår har idag. Därmed kan den tidigare lokaliseringsutredningen på sträckan genom Lund tillämpas i projekt Lund, fyra spår, avseende val av lokalisering genom Lund.

Förnyad utvärdering av möjliga alternativ

Mot bakgrund av detta har Trafikverket under 2024-2025, med den tidigare lokaliseringsutredningen som grund, gjort en genomlysning och förnyad utvärdering av samtliga tidigare utredda lokaliseringsalternativ genom Lunds kommun.

Grundprincipen för val av lokalisering i planlägningsarbete för järnväg finns i 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.*

I linje med detta lagkrav har en samlad bedömning av samtliga möjliga lokaliseringsalternativen genomförts utifrån samhällsnytta, funktion, omgivningspåverkan och kostnader. Syftet har varit att identifiera det mest lämpliga lokaliseringsalternativet på sträckan genom Lunds kommun att gå vidare med i järnvägsplan.

¹ Trafikverket (2022). Lokaliseringsutredning Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor.

Val av lokalisering för två nya spår genom Lunds kommun

Förnyad utvärdering av möjliga alternativ forts.

Slutsatsen av genomlysningen är tydlig:

Trafikverkets samlade bedömning är att utbyggnad längs med befintliga spår i markplan genom centrala Lund och vidare genom Stångby, är den mest lämpliga lokaliseringen. Detta alternativ utgör därmed vald lokalisering för kommande järnvägsplan, se Utredningsområde för vald lokalisering.

Valt lokaliseringsalternativ är det mest lämpliga alternativet att inrikta kommande utrednings- och planeringsarbeten mot kopplat till samhällsnytta, investeringskostnad, genomförbarhet och omgivningspåverkan.

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.

En 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 etapper genom Lund.

Det bör dock i sammanhanget påpekas att vald lokalisering genom Lund och Stångby också har utmaningar och kommer att medföra påverkan på miljö och bebyggelse, se Projektets miljöpåverkan.

Därför kommer fortsatt planering och järnvägsplan för utbyggnaden genom Lund att behöva hantera de utmaningar som det innebär att bygga ny järnväg i Lunds komplexa stadsmiljö med exempelvis kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer samt andra närliggande fastigheter och värden.

I rapport *Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund- Lund, fyra spår*, på projektets hemsida, kan du läsa mer fördjupat om valet av lokalisering genom Lund.

Studerade och bortvalda alternativ

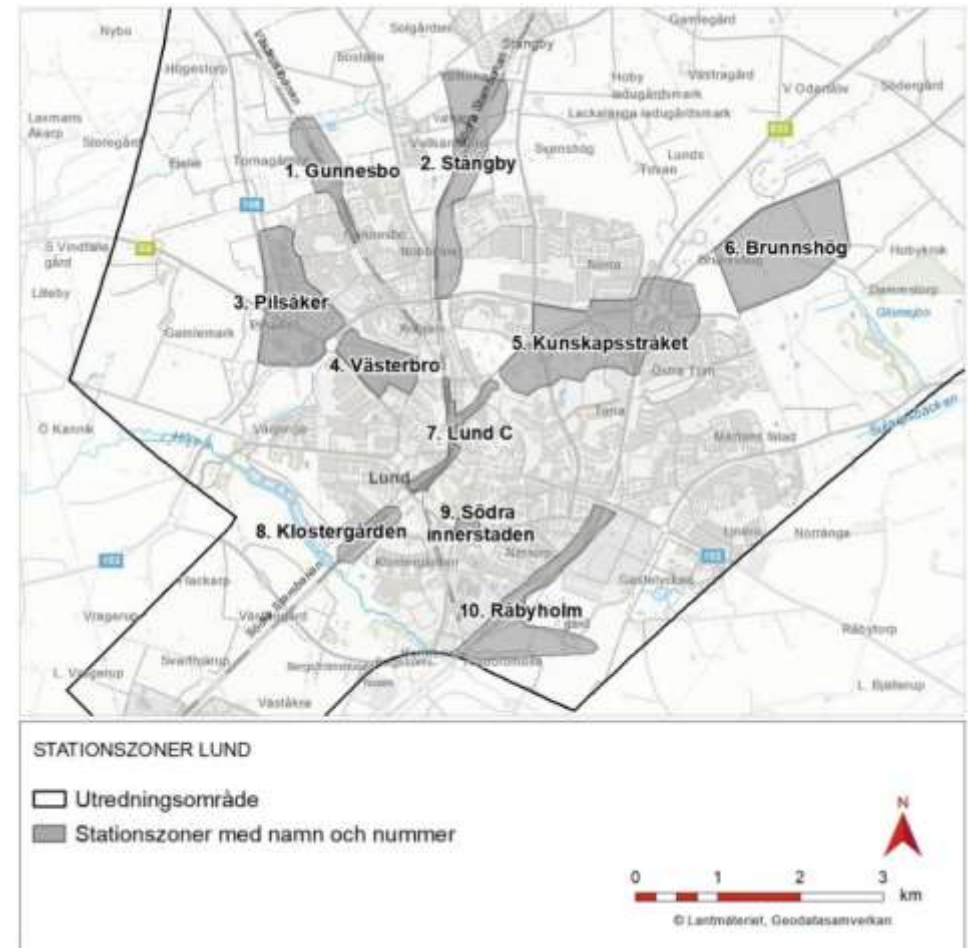
I följande avsnitt redovisas på en översiktlig nivå övriga studerade, men bortvalda lokaliseringsalternativ.

Lokaliseringen av järnvägen genom Lunds kommun har analyserats i flera huvudmoment, vilka är tätt sammanlänkade:

- 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.

Stationslägen

Vid planeringen för utbyggnaden av ny järnväg genom Lund har flera alternativa stationslägen, med tillhörande stråk för järnvägen, studerats. Totalt har tio stationszoner, både centrala och externa lägen studerats, se karta till höger. Inom stationszonerna har ett antal stationslägen studerats, med olika placering i plan och höjdläge (bro, mark- eller tunnel). Successivt valdes olika lägen bort, tills endast Lund C i markläge kvarstod.



Karta: Samtliga studerade stationszoner i Lund, både centrala och externa. Efter successiva bortval kvarstod endast Lund C i markläge.

Studerade och bortvalda alternativ

Stationslägen fortsättning

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.

Övriga studerade stationszoner med tillhörande stråk har valts bort av följande skäl: låg övergripande kostnadseffektivitet, bristande kapacitet och robusthet samt stora negativa konsekvenser för stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärden och 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 investerings-kostnader.



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, se även Tunnelalternativ sida 14-16. Externa stationslägen skulle innebära ökad biltrafik och längre kollektivtrafikresor och en försämrad tillgång till sammanhängande kollektivtrafik. I varierande grad innebär externa stationslägen ytterligare investeringar i ny kollektivtrafik och infrastruktur för att binda ihop den nya stationen med resten av staden och den befintliga stationen vid Lund C. Externa stationslägen är dessutom mindre intressanta för en utbyggnad av konventionell järnväg, då den inte ska utgöra ett separat system som för tidigare planerad höghastighetsjärnväg.

Inget av de externa alternativen bedöms ge samma nytta för resenärer och samhället som ett centralt läget vid Lund C. Generellt ligger stationslägena långt från centrum och de stora målpunkterna för resande, såsom universitet, sjukhus och arbetsplatser. Ett externt läge uppfyller alltså varken ändamålet med åtgärden, regerings krav på samhällsekonomisk lönsamhet eller lagstiftningens¹ krav på en lokaliseringen med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Sammantaget är en lokalisering till befintligt stationsläge Lund C det bästa alternativet med hänsyn till måluppfyllelse, funktion, samhällsnytta, kostnader, landskapsbild och fysisk planering.

¹ Lag (1995:1649) om byggande av järnväg

Studerade och bortvalda alternativ

Passage av Lunds stad

Två nya spår mellan Hässleholm och Lund ska ansluta till befintligt fyrspår i Klostergården i södra Lunds stad. Med ett valt stationsläge vid Lund C i markläge följer att en utbyggnad längs Södra stambanan genom Lunds tätort är det enda kvarvarande alternativet.

Stråket längs Södra stambanan genom Lunds stad är också det mest lämpliga utbyggnadsalternativet jämfört med andra studerade alternativ avseende kostnader, samhällsnytta, omgivningspåverkan och genomförbarhet med övriga alternativ.

Alternativa lokaliseringar av järnvägsstråk runt Lunds stad utslöts redan i den tidigare lokaliseringsutredningen för ny stambana mellan Hässleholm-Lund på grund av höga kostnader, svag samhällsnytta, negativ omgivningspåverkan samt svår genomförbarhet. Stråket längs Södra stambanan genom Lunds stad är det mest lämpliga utbyggnadsalternativet utifrån jämförelser av kostnader, samhällsnytta, omgivningspåverkan och genomförbarhet. Dessa slutsatserna förstärks av regeringsuppdragets tonvikt på kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk lönsamhet samt minimala störningar på befintlig trafik vid utbyggnad av konventionell järnväg.

Stråk norr om Lunds stad

Norr om Lunds stad finns däremot flera tänkbara stråk vidare mot Hässleholm:

- 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.

Vid passagen av Stångby har stråket som går öster om Stångby (rött stråk karta på sida 13) alternativavskiljande negativa konsekvenser i landskapet söder och öster och Stångby i jämförelse med alternativen genom Stångby.

Studerade och bortvalda alternativ

Stråk norr om Lunds stad fortsättning

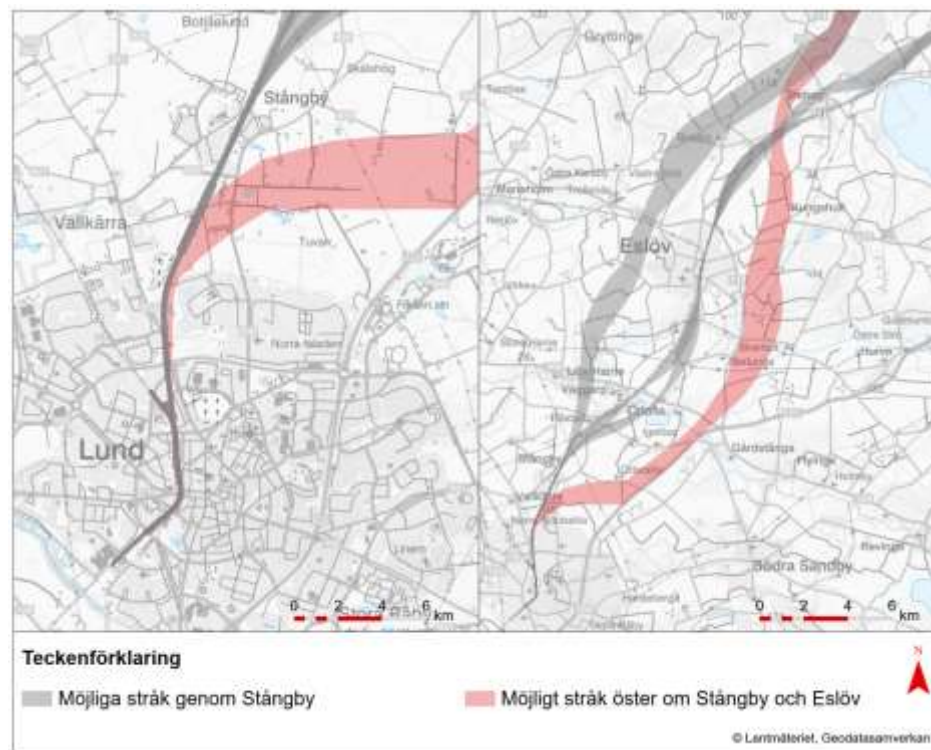
Det röda stråket (karta till höger) medför söder och öster om Stångby en ny, påtaglig barriär och bullerkälla i landskapet, uppsplittring av högklassig odlingsmark, risk för påverkan på planarbete och utbyggnadsområden i östra Stångby samt påverkan på en våtmark för rastande fågel och tätortsnära rekreation i norra Lund och Stångby.

Alternativet öster om Stångby innebär också ytterligare negativa konsekvenser längre norrut, med flera större intrång öster om Eslöv bland annat i ett mycket viktigt tätortsnära rekreativområde, Snärjet, intrång i skogsmark med många naturvärden samt risk för påverkan på vattenförhållanden i ett Natura 2000-område tillika naturreservat, Abullahagen söder om Eslöv.

Bland annat har ovan beskrivna konsekvenser från det röda stråket, söder och öster om Stångby samt längre norrut, utgjort en del av de argument som ligger till grund för bortvalet av alternativet.

Därmed kvarstår stråken som går längs befintlig stambana genom Stångby och som förgrenar sig efter Stångby. Dessa alternativ medför endast en begränsad påverkan på landskapets karaktär och markanvändning och ingen ny barriär och bullerkälla skapas i landskapet. Dock förstärks befintlig barriär genom Stångby något, när järnvägsstråket breddas och risk finns för påverkan på befintlig bebyggelse.

Sammantaget bedöms att en lokalisering som följer Södra stambanan genom Lund och Stångby som mest lämpliga, utifrån förutsättningar att möta ändamålet, med rimliga investeringskostnader och acceptabel omgivningspåverkan.



Karta: Möjliga stråk norr om Lund vidare mot Hässleholm: flera stråk genom och efter Stångby och det röda stråket öster om Stångby och Eslöv.

Studerade och bortvalda alternativ

Tunnelalternativ

Olika tunnelalternativ har studerats i lokaliseringsutredningen för höghastighetsjärnväg (Trafikverket 2022) samt i en utredning från Lunds kommun 2020¹. Dessa kan sammanfattas förenklat enligt följande:

- Två spår i tunnel med plattformar, befintliga spår är kvar i markläge.
- Samtliga spår, både nya och befintliga förläggs i tunnel, med plattformar/station
- Två spår i tunnel samt förbigångsspår för gods i nytt läge runt Lund

Samtliga tunnelalternativ väljs bort, med främsta motivet att de medför omotiverade kostnadsökningar utan tillförd samhällsnytta jämfört med en utbyggnad i markläge. Samtliga tunnelalternativ innebär sämre anslutning mellan Södra stambanans befintliga spår, de nya spåren och Väst kustbanan. Järnvägen får därav sämre kapacitet och funktion med en tunnellsöning, och därmed ingen nytta för tågtrafiken genom Lund, jämfört med ett markläge. Framtida drift och underhåll av en tunnelanläggning innebär stora utmaningar och höga kostnader.

Vidare är järnvägen genom Lund är en komplex anläggning där två stambanor med många spår och växlar möts. Att förlägga hela eller delar av denna anläggning djupt ner i ett tunnelsystem, med tillhörande station, växlar, teknikhus och annan järnvägsutrustning är förenat med stora osäkerheter och risker avseende genomförbarhet, omgivningspåverkan och kostnader.

Några fördelar finns med tunnelalternativ. Om nya och befintliga spår, det vill säga hela järnvägsanläggningen, läggs i tunnel uppstår en lokal nytta för centrala Lund när barriären som järnvägen utgör försvinner. Bullerpåverkan och övriga emissioner från järnvägen skulle i princip upphöra. En sådan lösning möjliggör även exploatering av ytor där järnvägen tidigare låg.

Även tunnelalternativ medför rivning av byggnader och stadsinfrastruktur i någon omfattning, för att ge utrymme åt tunnelanslutningar och djupa byggschakter, temporära byggtunnlar med mera.

Miljöpåverkan blir större från ett tunnelpåslag i södra delen av korridoren, 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.

Samtliga tunnelalternativ medför en klimatkpåverkan som är avsevärt större än vid en utbyggnad av nya spår i markplan. Den stora mängd betong och de stora mängderna jord- och bergmassor som behöver förflyttas för tunnelkonstruktion ger en klimatkpåverkan som är i storleksordningen fyra gånger¹ större än en utbyggnad i markplan.

¹ Lunds kommun 2020. Järnväg i tunnel genom Lund jämfört med nya spår i markplan.

¹ Tunnelalternativ med två nya spår i tunnel innebär ca 400 % högre växthusgasutsläpp jämfört med alternativet i markläge genom centrala Lund (Trafikverket 2022. Lokaliseringsutredning Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor).

Studerade och bortvalda alternativ

Tunnelalternativ fortsättning - kostnader

I Lunds kommuns utredning från 2020 presenterades ett förslag om att lägga samtliga spår, befintliga och nya, i tunnel genom centrala Lund, inklusive stationsområdet under mark. Kostnaden för detta beräknades till 19,4–21,9 miljarder kronor i 2019 års prisnivå. Utredningen visade att detta innebar en merkostnad på omkring 15 miljarder kronor, ca 4 ggr dyrare, jämfört med en lösning där järnvägen förlades motsvarande sträcka i markplan.

Den tidigare lokaliseringsutredningen (Trafikverket 2022) visade också på avsevärt högre kostnader med att förlägga järnvägen i tunnel jämför med i markplan. I denna utredning gjordes en kostnadskalkyl på två nya spår i tunnel genom Lund, med tillhörande plattformar under mark vid Lund C, medan befintliga spår och stationen var kvar i markplan. Merkostnaden för tunnelalternativet beräknades till cirka 9 miljarder kronor i 2021 års prisnivå, motsvarande ca 3 gånger högre kostnad än två nya spår i markplan.



Bild: Västlänken, mellanplan i berget för stationen på den västra sidan av Johanneberg.

Studerade och bortvalda alternativ

Slutsatser bortvalda tunnelalternativ

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 järnväg avseende krav på minsta intrång och olägenhet utan oskälig 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, risker och osäkerheter som det medför, de negativa miljöeffekterna och påverkan på klimatet förstärker ytterligare bilden av att tunnel inte är ett alternativ som Trafikverket kan gå vidare med.

Sammanfattningsvis uppfyller ett tunnelalternativ varken ändamålet med åtgärden, regeringens krav på kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk lönsamhet eller lagstiftningens krav på en lokaliseringen med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.



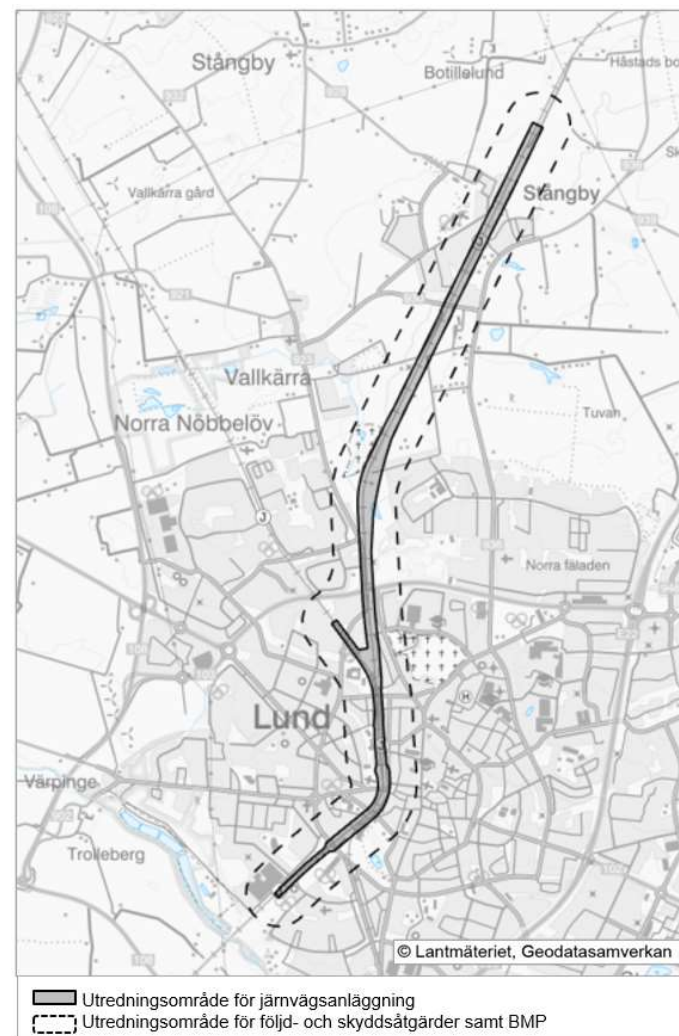
Kommande järnvägsplan för vald lokalisering

Utbyggnaden av järnvägen med två nya spår i markläge planeras längs med det cirka 7 kilometer långa stråk som följer Södra stambanan genom Lunds kommun från Klostergården till Stångby, se även Åtgärdens lokalisering, utformning och omfattning, på nästa sida.

Utredningsområde för vald lokalisering genom Lund och kommande järnvägsplan redovisas i kartbild till höger. Projektet startar i söder vid befintligt fyrspar vid Klostergården. Projektet slutar norr om Stångby vid den punkt där det finns alternativa möjliga sträckningar av två nya spår norrut, som frångår södra stambanan. Här startar systerprojekt Hässleholm-Lund, två nya spår, som ska genomföra lokaliseringsutredning. De båda projektens utredningsområden överlappar varandra för att möjliggöra bästa möjliga lösningen i gränssnittet mellan projekten.

Den innersta helgråa zonen i kartan visar det område inom vilket de två nya spårens detaljerade sträckning, placering och utformning ska utredas (här kallad Utredningsområde-järnvägsanläggning) i kommande järnvägsplan. Zonen varierar i bredd från ca 25-50 m. Områdets yttre gräns är tilltagen för att möjliggöra utredning av olika placeringar och utformningar av den fysiska järnvägsanläggningen och rymma olika tänkbara byggskedesaktiviteter samt skyddsåtgärder på intilliggande byggnader och infrastruktur.

Den yttre svartstreckade zonen visar det område inom vilket följd- och skyddsåtgärden kan komma att bli aktuella, exempelvis justeringar av vägar och andra anläggningar och bullerskyddsåtgärder.



Karta: Utredningsområde för järnvägsanläggning och Utredningsområde för följd, och skyddsåtgärder samt beslut om betydande miljöpåverkan

Se mer detaljerade karta av utredningsområdet sist i dokumentet.

Projektets miljöpåverkan

Vad säger lagstiftningen?

När en järnvägsplan tas fram ska Länsstyrelsen enligt reglerna i Lagen om byggande av järnväg besluta om åtgärden medför en betydande miljöpåverkan eller inte. För detta beslut behöver Länsstyrelsen formellt ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljö.

För detta projektet är Länsstyrelsens beslut i frågan givet på förhand eftersom lagstiftningen genom Miljöbedömningsförordningen¹ tydligt beskriver att järnvägsprojekt av detta slag alltid ska antas medföra en betydande miljöpåverkan. Detta samrådsunderlag upprättas delvis i syfte att ligga till grund för Länsstyrelsens kommande prövning avseende betydande miljöpåverkan.

I kommande stycken redovisas på en översiktlig nivå åtgärdens lokalisering och omfattning, miljöns känslighet i området, projektets förväntade miljöpåverkan och möjliga skyddsåtgärder. En detaljerad inventering och beskrivning av värden och bedömning av miljöpåverkan, kommer genomföras som en del av kommande planarbete och miljökonsekvensbeskrivning.

Åtgärdens lokalisering, utformning och omfattning

Inom utredningsområdet kommer två nya spår på ca 7 km att placeras mellan Klostergården och strax norr om Stångby. Järnvägen kommer att förläggas i markläge längs med befintlig bana.

Järnvägen kommer att förläggas med anläggningstyp bank, skärning och bro, beroende på förutsättningar i omgivningen. Spårens placering och detaljutformning inom utredningsområdet kommer att utredas vidare i kommande järnvägsplan.

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.

Anläggningsarbetet förväntas pågå i flera år och genomföras i etapper. Utöver markanspråk för den färdiga anläggningen kommer projektet behöva nyttja mark tillfälligt under byggskedet intill och i närheten av anläggningen.

Rivningsarbeten kommer att bli nödvändiga för att få plats med de nya spåren. Exempelvis kan rivning vid vägar, befintlig järnvägsanläggning och av byggnader och ledningar bli aktuella. Vad eller i vilken omfattning kommer bero på spårens exakta lokalisering och utformning.

1 Miljöbedömningsförordningens 6§, punkt 12 En verksamhet eller åtgärd ska antas medföra en betydande miljöpåverkan om den är en järnväg avsedd för fjärrtrafik eller innefattar anläggande av nytt spår på en sträcka av minst fem kilometer för befintliga järnvägar för fjärrtrafik.

Projektets miljöpåverkan

Miljöns känslighet – kulturmiljö

Kulturmiljön längs aktuell järnvägssträcka genom Lund bedöms som mycket känslig.

Lunds stad ligger i kanten av ett gammalt kulturlandskap, Lundaslätten, området mellan Höje å och Sege å, brukat sedan tidig bondestenålder och som numera utgör industriellt högproduktiv fullåkersbygd. Landskapet korsas av kommunikationsleder, där i synnerhet en nord-sydlig sträckning konstaterats ha ett tidsdjup ned i yngre stenåldern.

Lund är en av Sveriges äldsta medeltida städer med en stark historisk och kulturell identitet. Den samlade karaktären av historisk kontinuitet och tät bebyggelsestruktur gör Lund särskilt känslig för förändringar i stadsbilden.

Hela det medeltida stadsområdet är registrerad fornlämning och riksintresse för kulturmiljö (M87). Fornlämningen Lunds stad, L:1988:5459, är en av landets största och till sin karaktär mycket komplex. Aktuell korridor berör de västligaste delarna av det medeltida stadsområdet, inklusive delar av klosteranläggningen S:t Peter. Klosterkyrkan, uppförd runt 1300, är välbevarad och omges av en kyrkogård med gravvårdar av varierande ålder och utformning.

Den ursprungliga kyrkbyn Stångby växte kring den järnvägsstation som uppfördes vid 1900-talets början. Västra delen av Stångby ingår i regionalt utpekad särskilt värdefull kulturmiljö (Stångby - V Hoby - Krutmöllan).

Södra stambanan är utpekad som regionalt kulturmiljöstråk i Regionalt kulturmiljöprogram.

Bebyggelsen längs med järnvägen genom Lund är av varierande karaktär och ålder och en stor andel av den är upptagen i det kommunala bevaringsprogrammet.

I södra delen kantas spåren på nordvästra sidan av industrilokaler uppförda för Åkerlund & Rausing, ritade av arkitekterna Nils Ahrbom och Helge Zimdahl.

Strax norr därom ligger ett område med tidstypiska radhus och småhus i tegel, mestadels uppförda på 1940-talet och med övergripande välbevarad karaktär. Därefter kommer ett koloniområde och kvarteret Anna Skulte med flera äldre kulturhistoriskt intressanta villor. Vid infarten till centrala Lund kantas de befintliga spåren av småskalig gathusbebyggelse med karakteristiska gårdshus.

På den västra sidan av järnvägen finns Armaturfabriken, som ritades av Carl Holmberg och uppfördes i olika omgångar med start 1896. Armaturfabriken har både stor betydelse för stadsbilden och stor historisk betydelse i staden. Norr om stationen ligger det före detta tullhuset, som tillsammans med stationsbyggnaden och övriga äldre delar i stationsanläggningen utgör en helhetsmiljö med stora kulturvärden. Norr om stationen har bebyggelsen blandad karaktär, och även här finns flera byggnader och miljöer med kulturvärden. Det handlar om såväl flerbostadshus som gårdshus och villor, men även om Monumentsparken och en vägdragning med kulturvärde.

I Stångby finns ett antal enskilda villor och områden med villor som bedömts ha kulturvärden. Här finns både småhusbebyggelse från 1900-talets mitt och äldre bostadshus, såväl villor som bebyggelse tillkommen i ett agrart sammanhang. En av de mest betydelsebärande byggnaderna i Stångby är stationsbyggnaden från 1901, ritad av Folke Zetterwall.

Inom utredningsområdet finns registrerade lämningar efter boplatser från förhistorisk tid och gravhögar från bronsåldern, men även exempelvis lämningar från slaget vid Lund 1676.

Projektets miljöpåverkan

Miljöns känslighet - naturmiljö

Utredningsområdet löper mestadels genom stadsbebyggelse och det är först från Sankt Hans backar och norrut som landskapet öppnar upp sig med ett mer obebyggt område med något större biotopvariation.

I anslutning till den befintliga järnvägsanläggningen ligger Lunds stadspark som även är ett Natura 2000-område. Till grund för utpekandet som Natura 2000-område ligger förekomsten av hålträdklokrypare.

Parkens grova och åldrande träd utgör även livsmiljöer för andra sällsynta och hotade arter som till exempel fladdermöss. Fladdermöss finns registrerade i artportalen på många olika platser i Lund och är beroende av befintlig grönstruktur i form av parker och alléer.

Inom samt i anslutning till befintlig järnvägsmark förekommer registrerade fynd av rödlistade och fridlysta arter. Flera av dessa utgörs av så kallade ruderatarter och gamla åkerogräs. Som exempel kan nämnas spjutsporre, klotullört, gaffelglim, rosenlök och storfryle. Från Norra ringen och norrut förekommer även rapporter om grod- och kräldjur.

Invasiva arter förekommer längs aktuell järnvägssträcka. Fynden är såväl i anslutning till som inom den befintliga järnvägsanläggningen. Som exempel på arter kan nämnas parkslide, jättebalsamin och jätteloka.



Bild: Stadsparken i Lund

Projektets miljöpåverkan

Miljöns känslighet – buller och vibrationer

Området längs befintlig järnväg genom Lund är redan idag utsatt för buller och bullerskyddsåtgärder har genomförts sedan tidigare. Bland annat finns bullerskydd längs den östra sidan om spåret vid Klostergården samt tre stycken längs den västra sidan från Klostergården till Stångby.

Projektet kommer att utreda påverkan från buller och vibrationer under byggskede samt för den beräknade nya trafikbelastningen från person- och godstrafik. Baserat på resultatet kommer skyddsåtgärder att utredas och fastställas.



Bild: Anläggning av spårnära bullerskyddsåtgärder



Bild: Arkeologiska undersökningar

Projektets miljöpåverkan

Miljöns känslighet – vattenmiljö

Utredningsområdet sammanfaller med flera grundvattenförekomster däribland Kågeröd, Vombsänkan, Skrivkritan och SV Skånes kalkstenar, samtliga med god kemisk och kvantitativ status.

Inom utredningsområdet finns inga utpekade ytvattenförekomst men inom och i nära anslutning till korridoren finns andra ytvattenmiljöer såsom dagvattendammar vid Annehem och Stångby samt biotopskyddat dike vid Kungshögen.

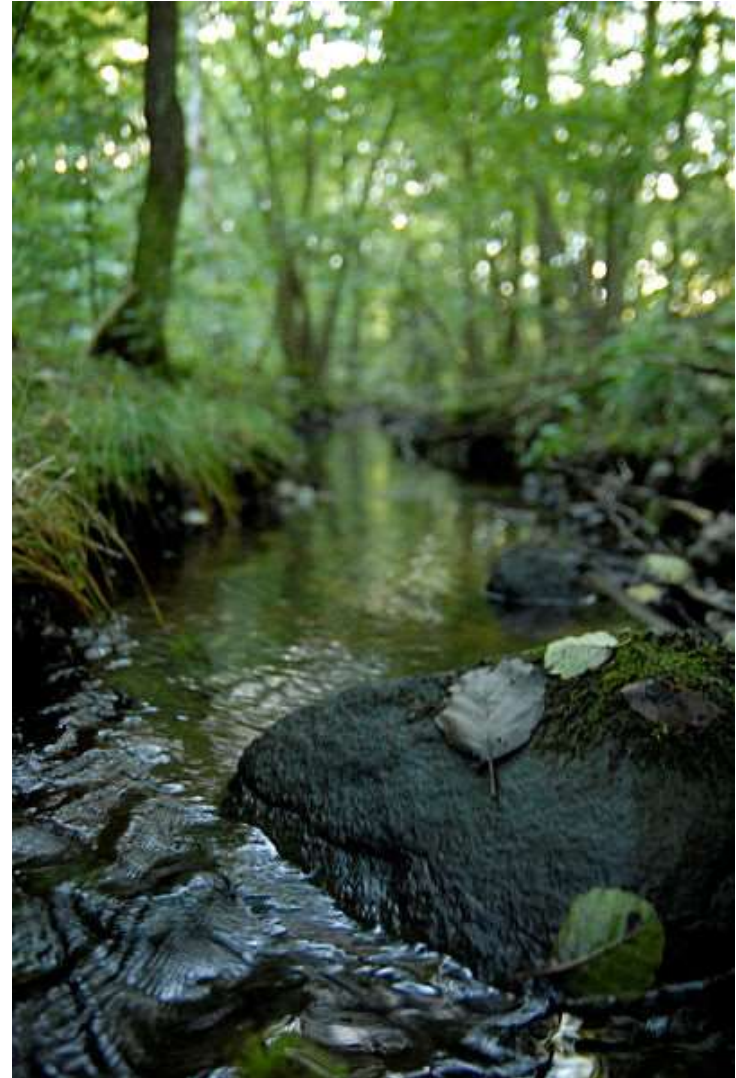
Grund- och ytvattenförhållanden och specifika behov av anpassningar och skyddsåtgärder för vatten kommer att utredas och fastställas i kommande skeden. Dessa är till för att skydda alla typer av vattenmiljöer och för att undvika försämring av status och äventyr av miljökvalitetsnormer för vatten.

Miljöns känslighet – markmiljö och föroreningar

Stora delar av aktuellt utredningsområde utgörs av bangårds- och järnvägsmiljö. Detta innebär att det kan finnas föroreningar i ballast och inom spårområdet och dess närområden, som härrör från järnvägstypisk verksamhet, både i form av punktkällor och diffusa föroreningar.

I Länsstyrelsens nationella databas avseende potentiellt förorenade områden redovisas ett antal riskobjekt nära järnvägen längs med den aktuella sträckan. Vidare har ett antal markmiljöutredningar tidigare utförts inom delar av området, där föroreningar och riskobjekt har påträffats.

Omfattning av fortsatta provtagningar och plan för omhändertagande av förorenade massor kommer att utredas och preciseras under kommande skeden.



Projektets miljöpåverkan

De betydande miljöeffekter som åtgärden kan antas medföra

Aktuell järnvägssträcka genom centrala Lund är mycket komplex, trång och kantad med höga stadsmiljövärden och skyddad kulturmiljö. De planerade två nya spåren kommer beröra arkeologiska lämningar och kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Särskild varsamhet med dessa värden kommer att vara central i det fortsatta utredningsarbetet.

Det kommer inte komma vara möjligt att helt undvika fysisk påverkan på Lunds bebyggelse och stadsmiljö. För att ge plats åt den nya järnvägsanläggningen och möjliggöra byggandet av den kommer rivningsarbeten att bli nödvändiga. Även rivning eller förändring av värdefulla kulturmiljöer och byggnader kan komma att bli nödvändig. Negativ påverkan på riksintresset M87 bedöms kunna minskas genom anpassningar, gestaltungsåtgärder och skyddsåtgärder.

Längs järnvägssträckan förekommer även rödlistade och fridlysta arter och dessa kommer sannolikt att bli berörda i någon mån. Stadsparken, som är ett Natura 2000- område, kommer att kräva särskild varsamhet och planering. Projektet kan behöva ta i anspråk asfalterade ytor vid Högevallsbadet som ingår i N2000-området. Det behöver då speciellt utredas hur den nuvarande användningen av dessa ytor kan ersättas av ytor utanför och utan påverkan på Natura-2000 området.

Området längs befintlig järnväg genom Lund är redan idag utsatt för buller. Ökad trafik, speciellt från ökad godstrafik, ger i allmänhet mer bullerstörningar. Projektet kommer att utreda påverkan utifrån den nya beräknade trafikbelastningen och utifrån resultatet besluta om eventuella bullerskyddsåtgärder.

Ökad godstrafik medför risker med farligt gods, varför fördjupad utredning av skyddsåtgärder och anpassningar av den nya järnvägsanläggningen kommer att göras inom järnvägsplanen.

Byggnadsarbeten kommer att pågå i flera år i direkt anslutning boende och skyddsvärd bebyggelse och stadsmiljö, med långvariga miljöeffekter i form av buller och vibrationer som följd.

Från beskrivning ovan är det uppenbart att utbyggnad av två nya spår genom Lund kommer att medföra olika typer av betydande miljöeffekter.

Vilka värden, objekt och miljöaspekter som kan komma att påverkas på ett betydande sätt av de nya spåren, är först känt när järnvägsplanen kommit in detaljerade skeden och kommer bero på spårens exakta lokalisering och utformning.

Projektets miljöpåverkan

Skyddsåtgärder

Möjliga anpassningar och skyddsåtgärder med syfte att undvika och minimera miljöpåverkan, kommer att studeras löpande i kommande järnvägsplan. Anpassningar och skyddsåtgärder kan bli allt mer preciserade ju längre utredningen kommer. Exempel på skyddsåtgärder för är anpassad utformning och gestaltning av anläggning och kringliggande miljö, buller- och vibrationsdämpande åtgärder, olika yt- och grundvattenskyddande åtgärder, förhindrande av damning och föroreningsspredning.

Se även Fördjupning – Lagstiftning och miljöhänsyn.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket konstaterar att miljöbedömningsförordningen¹ avgör frågan om att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan¹. Det är även uppenbart från den översiktliga beskrivningen ovan att projektet får antas medföra en betydande miljöpåverkan. Samtliga miljöfrågor kommer därmed hanteras inom ramen för kommande järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.



Bild: Anpassningar och skyddsåtgärder kan bli allt mer preciserade ju längre utredningen kommer.

1) Miljöbedömningsförordningens 6§, punkt 12 En verksamhet eller åtgärd ska antas medföra en betydande miljöpåverkan om den är en järnväg avsedd för fjärrtrafik eller innefattar anläggande av nytt spår på en sträcka av minst fem kilometer för befintliga järnvägar för fjärrtrafik.

Fördjupning - Lagstiftning och miljöhänsyn

Många olika lagar och regler aktualiseras vid planering och byggande av järnväg. De mest centrala för miljön och landskapet är Miljöbalken och Kulturmiljölagen med tillhörande lagtexter.

I Lag (1995:1649) om byggande av järnväg, regleras också hänsyn till miljön och hänvisningar finns till miljölagstiftning. I lagen står att järnvägen ska ges ett sådant läge och utformas på ett sätt 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.

Trafikverket arbetar alltid aktivt, vid planering, projektering och byggande av infrastruktur, enligt försiktighetsprincipen i Miljöbalken¹ och den s k skadelindringshierarkin, eller kompensationstrappan, som illustreras nedan. Den handlar om att man i första hand ska undvika miljöpåverkan, t ex genom anpassning av åtgärdens placering och utformning, i andra hand ska skyddsåtgärder och försiktighetsmått som inte är orimliga vidtas, för att förebygga, hindra och motverka negativa miljöeffekter. I sista hand vidtas kompensationsåtgärder för eventuellt kvarstående skador på miljön.

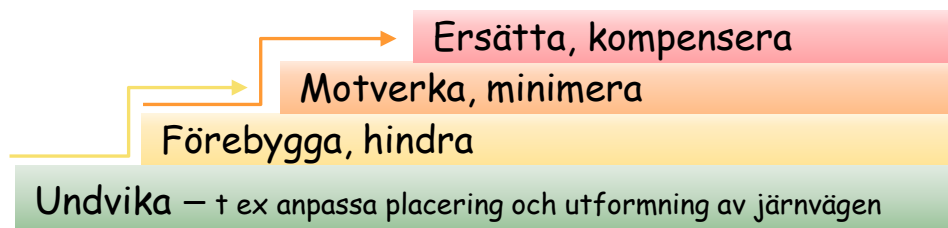


Bild: Provtagning av ytvatten

1) Försiktighetsprincipen (Miljöbalken 2 kap. 3 §): Verksamhetsutövaren ska vidta åtgärder eller begränsningar i sin verksamhet eller vidta andra försiktighetsmått för att förebygga, hindra eller motverka att skada eller andra olägenheter för miljö eller hälsa uppstår.

Fördjupning – här hittar du mer information

Projekthemsida

[Länk till projektet](#)

Webbadress: trafikverket.se/hassleholm-lund

Hur får jag ersättning

[Länk till Trafikverket.se](#)

Väg eller järnväg på min mark, hur får jag ersättning?

[Länk till film på YouTube](#)

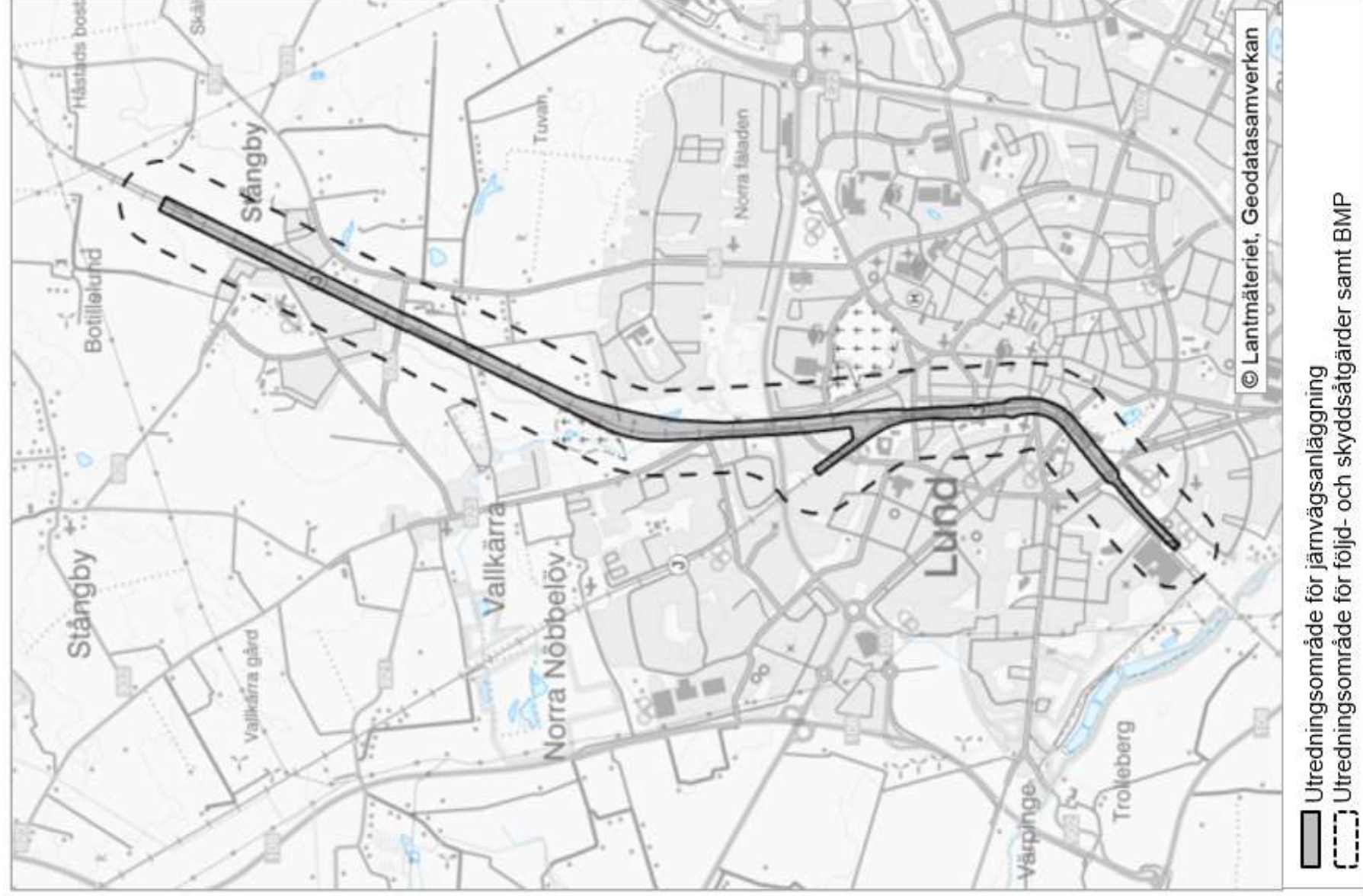
Från planering till byggande

[Länk till film på YouTube](#)

Information om GDPR

[Länk till Trafikverket.se](#)

Karta utredningsområde



Trafikverket, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se