

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Höghastighetsjärnväg Hässleholm-Lund Skåne län

Järnvägsplan, Samrådsunderlag

2018-12-03 reviderad 2018-12-07

Diarienummer: TRV 2018/88290



**Trafikverket**

Postadress: Box 543, 291 25 Kristianstad

Besök: Björkhemsvägen 17

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Höghastighetsjärnväg Hässleholm-Lund

Författare: Sofia Bremer och Elin Bylund

Dokumentdatum: 2018-12-03 reviderad 2018-12-07

Diarienummer: TRV 2018/88290

Version: 2.0

Kontaktperson: Sofia Bremer, Trafikverket

# Innehåll

Sammanfattning	4
Planlägningsbeskrivning	5
Bakgrund	5
Samrådsrets	6
Samråd om samrådsunderlag	6
Samrådsgrupp och Tjänstemannagrupp	6
Digitalt samråd	6
Samråd med länsstyrelsen i Skåne län	7
Samråd med Region Skåne	7
Samråd med berörda kommuner	8
Eslövs kommun	8
Hässleholms kommun	10
Hörby kommun	11
Höörs kommun	11
Kristianstads kommun	12
Kävlinge kommun	12
Lunds kommun	13
Svalövs kommun	14
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	14
Samråd med övriga berörda myndigheter	15
Försvarsmakten	15
Naturvårdsverket	15
Samråd med organisationer	15
Borlundabygdens Vänner	15
Lantbrukarnas riksförbund Skåne, LRF Skåne	15
Naturskyddsföreningen Skåne	17
Remmarlövs sockengille	18
Samråd med allmänheten	18

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

## Sammanfattning

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida 3 september – 1 november 2018. Information om samrådet publicerades i ett antal tidningar och berörda kommuner, Region Skåne, Länsstyrelsen i Skåne, Naturvårdsverket, Försvarsmakten, Riksantikvarieämbetet och Kollektivtrafikmyndigheten fick information om samrådet via e-mejl och post.

Totalt inkom 16 svar, åtta från kommuner, sju från myndigheter och organisationer, och en från allmänheten. Samtliga svar som berörde huruvida projektet kan anses innebära betydande miljöpåverkan eller inte, instämde i Trafikverket bedömning att projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

Flertalet svar ser behovet av en utbyggd järnväg mellan Hässleholm och Lund för att bidra till utvecklingen av regionen och kommunerna (Region Skåne, Hässleholms kommun, Lunds kommun, LRF Skåne, Naturskyddsföreningen Skåne och Remmarlövs sockengille). Tre svar framför en önskan om att en utbyggnad av höghastighetsjärnväg ska samlokaliseras med Södra Stambanan för att undvika en ny barriär i landskapet och samhällena (Eslövs kommun, LRF Skåne och Remmarlövs sockengille). Trafikverket kommer att utreda möjligheten att i delar samlokalisera en höghastighetsjärnväg med Södra stambanan. De båda banorna har dock skilda krav på plan och profil, vilket kan omöjliggöra samlokalisering. I samtliga lokaliseringsalternativ som kommer att studeras kommer konsekvenser av höghastighetsjärnvägen som barriär och möjligheten att minska negativa konsekvenser av en barriär att studeras.

Naturskyddsföreningen i Skåne anser att en utbyggnad bör dimensioneras för hastigheten 250 km/h istället för 320 km/h. LRF Skåne anser att det behöver utredas vad 250 km/h skulle ge för konsekvenser och möjligheter. Trafikverket hänvisar här till PM "Nya stambanor – ny generation järnväg" daterad 2018-10-15 (det så kallade Positionsappret) och de avvägningar avseende hastigheter som görs där. Svalövs och Hörbys kommuner anser att det inte är möjligt att förlägga höghastighetsjärnvägen inom aktuell del av kommunerna utan att orsaka stor skada på stora värden.

De båda stationsorterna Hässleholm och Lund förordar centrala stationslägen. Kommunerna betonar också vikten av att lokaliseringsutredningen genomförs skyndsamt för att övrig utveckling inom kommunen inte ska behöva bromsas mer än nödvändigt.

Tre svar välkomnar att projektmålen kommer att uppdateras och framförde synpunkter på vad som bör ingå i målen (Region Skåne, Eslövs kommun, Höörs kommun och Hässleholms kommun).

Eslövs och Höörs kommun anser att miljöbedömningen även behöver omfatta eventuella konsekvenser (exempelvis avseende buller och risk kopplat till farligt gods) vid ett förändrat trafikeringsupplägg på Södra Stambanan. I projekt Hässleholm-Lund kommer vi att utreda

konsekvenser av Södra Stambanan där de samverkar med konsekvenser av höghastighetsjärnvägen. Resterande delar av Södra Stambanan hanteras kontinuerligt inom Trafikverket genom exempelvis bullerkartläggningar av befintliga förhållanden.

Tre svar poängterar vikten av att utreda konsekvenser för friluftslivet i lokaliseringsutredningen (Region Skåne, Naturvårdsverket, Höörs kommun). Trafikverket delar denna syn. Tre svar (Hörby kommun, Höörs kommun och Eslövs kommun) påpekar att områden för riksintressen för friluftsliv saknas i underlaget. Trafikverket har beaktat synpunkterna och uppdaterat samrådsunderlaget med dessa områden. Höörs kommun och Naturskyddsföreningen Skåne vill att klimatpåverkan utreds för etappen Hässleholm-Lund. Trafikverket kan eventuellt komma att genomföra en sådan studie. Kävlinge och Hässleholms kommuner påpekar vikten av att utreda påverkan på ekosystemtjänster. Trafikverket avser utreda översiktlig påverkan på ekosystemtjänster inom lokaliseringsutredningen.

Flertalet svar poängterar vikten av fortsatt tät samverkan. Trafikverket delar denna syn.

Samtliga yttranden kan sökas under diarienummer 2018/88290 i Trafikverkets diarium.

## Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen har senast uppdaterats 2018-08-31.

## Bakgrund

Projekt Hässleholm-Lund bygger på Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie Höghastighetsjärnväg Jönköping-Malmö, daterad 2018-03-31, (publikationsnummer 2018:098). Arbetet med åtgärdsvalsstudien pågick under 2015-2018 och under den tiden hölls kontinuerliga möten och samråd med berörda kommuner, regioner, länsstyrelser, andra myndigheter och organisationer.

Under perioden 2017-03-01 – 2017-06-20 var det möjligt att lämna synpunkter på förhandskopian för åtgärdsvalsstudien. Trafikverket tog emot synpunkter från 27 organisationer, myndigheter och kommuner. Det som föranledde justering av dokumentet arbetades in i slutversionen av åtgärdsvalsstudien, medan det som gällde arbetet inom planläggningsprocessen på den av projekt Hässleholm-Lund berörda sträckan hanteras av projektet.

Samtliga yttranden på åtgärdsvalsstudien kan sökas i Trafikverkets diarium under diarienummer TRV 2015/69383 samt TRV 2017/60604.

# Samrådskrets

Samrådskretsen har utgjorts av berörd länsstyrelse, berörda kommuner, kollektivtrafikmyndighet och region, samt enskilda som kan antas bli berörda och allmänhet. Även utvalda myndigheter har ingått i samrådskretsen. De enskilda som kan antas bli berörda, liksom de berörda kommunerna har definierats genom det geografiska utredningsområde som projektet berör. Utredningsområdet är cirka 70 kilometer långt och cirka 30 kilometer brett och går i en nordöstlig till sydvästlig riktning mellan Hässleholm och Lund.

Förutsättningarna som styr avgränsningen av utredningsområdet är:

- Restid Stockholm-Malmö ska vara högst 2 timmar och 30 minuter med direkttåg.
- Hastighet 320 km/h för höghastighetståg respektive 250 km/h för regionala tåg.
- Hässleholm och Lund är stationsorter.

## Samråd om samrådsunderlag

### Samrådsgrupp och Tjänstemannagrupp

Projekt Hässleholm-Lund har grupper för samverkan med Region Skåne, Länsstyrelsen i Skåne, Hässleholms, Höörs, Eslövs och Lunds kommuner. Grupperna är benämnda Samrådsgrupp och Tjänstemannagrupp. Den förstnämnda har både politisk och tjänstemannarepresentation, medan den sistnämnda enbart har tjänstemannarepresentation. Vid möten som hölls 20 respektive 31 augusti 2018 informerade Trafikverkets projektledare och projektchef om att samråd planerades hållas under september och oktober, samt att berörda parter i grupperna skulle få möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget.

### Digitalt samråd

Under hösten 2018 genomfördes ett digitalt samråd inför Länsstyrelsens beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Ett samrådsunderlag publicerades på Trafikverkets hemsida [www.trafikverket.se/hassleholm-lund](http://www.trafikverket.se/hassleholm-lund). Synpunkter kunde lämnas mellan 2018-09-03 – 2018-11-01.

Information om det digitala samrådet publicerades 2018-09-03 i Post och Inrikes Tidningar, Kristiansbladet, Sydsvenskan, Helsingborgs Dagblad, Nordvästra Skånes Tidning, Landskrona Posten och Skånska Dagbladet. Information om samrådet skickades dessutom med både e-mejl och post till nedan angiven sändlista:

Länsstyrelsen i Skåne

Region Skåne

Eslövs kommun

Hässleholms kommun

Hörby kommun

Höörs kommun

Klippans kommun

Kristianstad kommun  
Kävlinge kommun  
Lunds kommun  
Svalövs kommun  
Försvarsmakten  
Naturvårdsverket  
Riksantikvarieämbetet  
Kollektivtrafikmyndigheten

## Samråd med länsstyrelsen i Skåne län

Den 25 april 2018 hölls möte mellan Trafikverket och Länsstyrelsen i Skåne då innehållet i samrådsunderlaget presenterades översiktligt. Länsstyrelsen preciserade vissa områden som krävde särskild uppmärksamhet i samrådsunderlaget.

Minnesanteckningar finns diariet förda under diarienummer TRV 2018/88290:1.

### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket beaktade synpunkterna i samrådsunderlaget.

## Samråd med Region Skåne

Region Skåne delar Trafikverkets bedömning att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och välkomnar att Trafikverket avser uppdatera projektmålen inför det fortsatta arbetet.

Regionen anser att höghastighetsbanan tillför nödvändig kapacitet i det skånska järnvägssystemet för både nationella och regionala transporter. Regionen planerar att utveckla snabba regionaltåg som kan använda höghastighetsbanan och köra vidare till Kristianstad/Blekinge samt Älmhult och Växjö. Med hjälp av en utbyggd höghastighetsbana och en utbyggd Skånebana kan pendlingstider minskas, regionaltågstrafiken förbättras och arbetsmarknadsregioner byggas samman med högre sysselsättningsgrad som följd. För att skapa denna utveckling anser Regionen att kopplingspunkten i Hässleholm till Skånebanan i Kristianstad och Södra stambanan behöver vara permanent och finnas kvar även när resterande etapper av höghastighetsjärnvägen förverkligas. Vidare behöver Skånebanans dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad vara färdigställt samtidigt som höghastighetsjärnvägen mellan Hässleholm och Lund. De regionala nyttorna bör ingå i projektmålen. Vidare bör trafikeringen ingå som en del i miljöbedömningen.

Regionen anser att projektet borde innehålla nödvändiga åtgärder på sträckan Lund-Malmö-Öresundsbron och att åtgärdsvalsstudier behöver inledas för att identifiera åtgärder för de kommande flaskhalsarna vid Lund C, Malmö C och Malmö C-Östervärn.

Regionen förvånas över att samtliga stationslägen beskrivs likvärdigt i samrådsunderlaget trots att åtgärdsvalsstudien var tydlig med vilka stationslägen som borde ingå i det fortsatta arbetet. Regionen anser det viktigt att beskriva miljöeffekter av stationslägena i miljöbedömningen både på lokal, regional och nationell nivå.

Regionen saknar en beskrivning av de värden för friluftslivet som Skåneleden utgör. Regionen önskar att Trafikverket tar så stor hänsyn som möjligt till Skåneledens värden och minimerar höghastighetsjärnvägens negativa påverkan på denna.

Det fullständiga yttrandet kan sökas under diarienummer 2018/88290:11.

#### Trafikverkets kommentar:

I projektets omfattning ingår att utreda anläggning av kopplingspunkt för planerad trafik mellan höghastighetsbanan och Södra Stambanan. Förutsättningen för kopplingspunkten är att den ska anläggas i anslutning till Hässleholm för trafik i riktning mot Lund/Malmö. Kopplingspunkten ska möjliggöra ett trafikeringsupplägg som avlastar Södra stambanan på sträckan.

Avseende utbyggnad till dubbelspår på Skånebanan Hässleholm-Kristianstad så delar Trafikverket Region Skånes syn på att det är en för Skåne angelägen satsning. Sträckan låg inte med i Trafikverkets förslag till nationell transportplan 2018-2029.

Trafikverket avser uppdatera projektmålen och tar med sig önskan om att inkorporera regionala nyttor i målen till detta arbete.

Möjliga upplägg för trafikering av systemet kommer att tas fram. Trafikeringen kommer att utgöra förutsättningar för miljöbedömningen.

Åtgärder på sträckan Lund-Öresundsbron, utifrån vad som identifierades i Sverigeförhandlingens uppdrag 60, omhändertas i Trafikverkets åtgärdsplanering.

Att samtliga stationslägen beskrivs likvärdigt i samrådsunderlaget trots att det finns rekommendationer i åtgärdsvalsstudien beror av att åtgärdsvalsstudien inte är en del av den lagstadgade planläggningsprocessen. Detta innebär att lokaliseringsutredningen (det steg som följer efter samrådsunderlaget) behöver utreda samtliga möjliga förslag förutsättningslöst. Detta för att ge samtliga samrådsparter möjlighet att tycka till om förslagen. Dock tas den kunskap som framkom under arbetet med åtgärdsvalsstudien med in i arbetet med lokaliseringsutredningen. Åtgärdsvalsstudien (Jönköping-Malmö) gjordes på en mycket övergripande nivå och lokaliseringsutredningen kommer att gå in djupare på sträckan Hässleholm-Lund och dess förutsättningar. Miljöbedömningen kommer att omfatta översiktliga miljöeffekter av olika stationslägen på lokal, regional och nationell nivå inom de områden där effekter är möjliga och relevanta att förutse.

Trafikverket avser att beskriva Skåneledens värden i lokaliseringsutredningen och i den mån det är möjligt ta hänsyn till dessa i arbetet med framtagande, och konsekvensbeskrivning, av lokaliseringsalternativ.

## Samråd med berörda kommuner

### Eslövs kommun

Eslövs kommun delar Trafikverkets uppfattning att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Eftersom utredningsområdet täcker större delen av kommunens yta, så är det svårt för kommunen att gå ner i detalj för att komplettera Trafikverkets samrådsunderlag, men vid en översiktlig granskning konstateras att det saknas områden i kartan för riksintressen för friluftsområden, områden i listan med föreslagna Natura 2000-områden och bland naturreservat.

Eslövs kommun anser att en revidering av projektmålen är nödvändig och att denna revidering ska göras i samråd med berörda parter.

Eslövs kommun påtar att de inte ser att det finns utrymme för en ny barriär genom kommunen, utan att en ny höghastighetsjärnväg antingen måste följa existerande barriärer eller utformas på ett sätt som inte skapar en ny barriär. Det är viktigt att den kommande



processen ger utrymme att tillsammans arbeta för att nå lösningar som är acceptabla för alla parter.

Kommunen påtalar vikten av samarbete och samverkan i den fortsatta processen där kommunen vill delta som en aktiv part. Utgångspunkt är samverkansöverenskommelsen Samverkan Høghastighetsjárnvæg Håssleholm-Lund och det är viktigt att överenskommelsen hålls levande, samt att samtliga berörda kommuner, oavsett storlek, beaktas i lika hög utsträckning.

Kommunen saknar ett resonemang om påverkan på existerande stambana i form av förändrad och ökad person- och godstrafik, eftersom ett av syftena med høghastighetsjárnvägen är att avlasta nuvarande stambana och möjliggöra för ökad trafik där, och det gäller både persontrafik som godstrafik. Kommunen anser att det ska ingå i projektet att även göra miljöbedömning för de konsekvenser åtgärden får på resande generellt och på stambanans ökade och förändrade godstrafik. Man menar att det påverkar Eslövs kommuns möjligheter att exploatera och bebygga mark i stationsnära lägen.

Det fullständiga yttrandet kan sökas under diarienummer 2018/88290:5.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har kompletterat samrådsunderlaget med de områden som kommunen uppmärksammat saknades.

Det kommer att göras en genomlysning och uppdatering av projektmålen. Det arbetet kommer göras i samråd med berörda kommuner.

Trafikverket kommer att utreda möjligheten att i delar samlokalisera en høghastighetsjárnvæg med Södra stambanan. De båda banorna har dock skilda krav på plan och profil, vilket kan omöjliggöra samlokalisering. I samtliga lokaliseringalternativ som kommer att studeras kommer konsekvenser av høghastighetsjárnvägen som barriär och möjligheten att minska negativa konsekvenser av en barriär att studeras.

Trafikverket ser väldigt positivt på kommunens inställning till samverkan och samarbete. Vi delar fullt ut synen på att det är viktigt i den fortsatta processen. Berörda kommuner kommer behandlas likvärdigt och beaktas i lika hög utsträckning, oavsett storlek.

Ett av Trafikverkets syften/ändamål med høghastighetsjárnvägen är att frigöra kapacitet på befintlig járnvæg för att möjliggöra robusta och hållbara transporter för människor och gods. Eslövs kommuns tolkning av ändamålet är att möjliggöra för ökad trafik på Södra stambanan, vilket är felaktigt. Södra stambanans kapacitetsutnyttjande är idag högt och frigjord kapacitet behöver därmed inte innebära ökad trafik, dock kan trafikfördelningen förändras. Kapaciteten behöver nyttjas för både persontrafik, godstrafik och tid för underhåll.

Trafikverket kommer att genomföra miljöbedömning för den nya høghastighetsjárnvägen. För att förtydliga vad det innebär beskrivs här hur vi utreder buller och risk med avseende på farligt gods.

Vid nybyggnad av járnvæg följer Trafikverket riktlinje *buller och vibrationer från trafik på väg och járnvæg (TDOK 2014:1021 2.0)*. Av riktlinjen framgår ”Bullerstörningen påverkas om man utsätts för flera bullerkällor samtidigt. Detta ska beaktas.”. Det innebär att i de fall buller från høghastighetsjárnvägen och annan infrastruktur, exempelvis Södra stambanan, skulle samverka ska den sammanlagda bullerstörningen beaktas. Buller från de delar av Södra stambanan som inte samverkar med høghastighetsjárnvägen räknas som buller i

befintlig miljö och hanteras utifrån den delen i *riktlinje buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg (TDOK 2014:1021 2.0)*.

Kartläggning av bullernivåer är gjord för Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund. För närvarande pågår utredning om vilka åtgärder som kan behöva genomföras för att reducera buller i befintlig miljö. <https://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-fler-lan/bulleratgarder-langs-vag-och-jarnvag/>

De riskanalyser som ska utföras i samband med planering av ny järnväg jämför riskerna med ny järnväg mot ett nollalternativ. Riskanalyserna tar därmed hänsyn till hur risknivån är i dagsläget och hur risknivån blir med ny järnväg, vilket inkluderar hela riskbilden med befintlig och ny järnväg.

## Hässleholms kommun

Hässleholms kommun står bakom Trafikverkets bedömning att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Kommunen är övertygad om att en ny stambana kommer att ge flertalet positiva effekter för samhället och för samhällsbyggandet framöver.

Kommunen förutsätter att inlämnade synpunkter på Åtgärdsvalsstudien kommer att ligga till grund för Trafikverkets översyn av projektmålen.

Kommunen förordar ett centralt stationsläge i anslutning till befintlig järnvägsstation.

Kommunen konstaterar att projektet kommer att medföra svåra intresseavvägningar där flera viktiga allmänna intressen kan ställas mot varandra och det kommer att vara svårt att tillgodose enskilda intressen, behov och önskemål. En omfattande och transparent dialog kommer därför att vara en framgångsfaktor för projektet. Kommunen påpekar att skadelindringshierarkin ska vara vägledande för att hitta en lösning där behovet av hållbara transporter kan mötas utan att det sker på bekostnad av nyttigheter av motsvarande värde.

Kommunen lyfter vikten av att utreda eventuella förluster av ekosystemtjänster och kompensation av dessa. Området kring Finjasjön och Hovdala slott nämns särskilt som viktigt att skydda från buller och annan negativ miljöpåverkan. Även naturresursen jordbruksmark med koppling till att kunna säkra och öka självförsörjningsgraden nämns som viktig.

Kommunen önskar att lokaliseringstudien sköts noggrant men skyndsamt för att inte lägga en död hand över den breda korridor som utgör utredningsområdet.

Det fullständiga yttrandet kan sökas under diarienummer 2018/88290:20

### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att se över samtliga synpunkter på projektmålen, det vill säga även de som lämnades inom arbetet med åtgärdsvalsstudien, vid uppdatering av projektmålen.

Trafikverket noterar kommunens ståndpunkt avseende stationsläge och tar med den i det fortsatta arbetet.

Trafikverket har för avsikt att ha en öppen och transparent dialog med vår omvärld under framtagandet av lokaliseringstudien. En god dialog ser vi som en förutsättning för att kunna genomföra lokaliseringstudien noggrant men skyndsamt.

Skadelindringshierarkin (att i första hand undvika skada, i andra hand begränsa skada genom skyddsåtgärder och i tredje hand kompensera för kvarvarande skada om så är

motiverat) kommer att vara vägledande i projektet. Påverkan på ekosystemtjänster, inklusive jordbruksmark, kommer att utredas inom arbetet med miljöbedömningen.

#### Hörby kommun

Hörby kommun ställer sig negativa till en dragning av höghastighetsjärnvägen inom kommunens gränser. I sitt yttrande tydliggör kommunen de lokala förutsättningarna och lyfter fram ett antal argument mot en dragning genom kommunen. Vidare pekar man på att en dragning genom kommunen bedöms skada stora lokala och regionala värden för nuvarande och kommande generationer, samt skapa kraftiga barriäreffekter.

Kommunen uppmärksammar att det i samrådsunderlaget anges att inga riksintressen för yrkesfisket förekommer i utredningsområdet, vilket är felaktigt då Ringsjön är utpekad riksintresse. Man noterar också att det går att misstolka uppgift gällande årtal för senast antagen översiktsplan.

Det fullständiga yttrandet kan sökas under diarienummer 2018/88290:26.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar kommunens ståndpunkt avseende konsekvenserna av att dra en höghastighetsjärnväg genom kommunen och tar med den i det fortsatta arbetet.

Trafikverket har justerat samrådsunderlaget avseende riksintresse yrkesfiske. Samma sak gällande antagen gällande översiktsplan.

#### Höors kommun

Höors kommun anser att miljöbedömning av de nya spåren måste ske på en systemnivå. Detta eftersom höghastighetsjärnvägen kommer att leda till förändrad trafikering på Södra stambanan och en väsentlig ombyggnad av hela transportkorridoren.

Kommunen anser att påverkan på friluftslivet är en viktig fråga i det fortsatta arbetet och att frågan bör lyftas konsekvent genom samrådsunderlaget och i de fortsatta utredningarna. Höors kommuns översiktsplan innehåller flera utvecklingsplaner för friluftslivet som bör vägas in i bedömningen. Avgränsning och beskrivning av riksintresset för friluftsliv Frostavallsområdet som anges i samrådsunderlaget är inaktuell och beskrivningen samt konsekvensbeskrivningen behöver uppdateras.

Kommunen anser att analys av klimatpåverkan bör ske på sträckan Hässleholm-Lund, det vill säga inte enbart för när hela systemet Malmö-Stockholm är utbyggt.

Kommunen understryker behovet av att välja nya projektmål som bättre (än de befintliga) speglar ändamålet och nödvändig miljöhänsyn inför det fortsatta utredningsarbetet.

Kommunens översiktsplan antogs 20 juni 2018 och siffrorna avseende befolkning (som återges i samrådsunderlaget) har uppdaterats. Kommunen önskar också att beskrivningar av naturvärden, kulturvärden och friluftsliv från översiktsplanen och andra underlag kommer att användas i arbetet med miljöbedömningen. Vidare anser kommunen att beskrivningen av utredningsområdet behöver uppdateras för att bli mer relevant. Befolkning bör presenteras i ett eget avsnitt. Avsnittet om bullerförutsättningar nämner inte Höors kommun, utan enbart Lunds och Hässleholms kommuner. Grundvattenförekomsten Höorsandstenen ingår i utredningsområdet. Avsnitten om ytvatten är inte sammanhängande och urvalet av vad som beskrivs framgår inte.

Det fullständiga yttrandet kan sökas under diarienummer 2018/88290:16.

#### Trafikverkets kommentar:

För svar avseende miljöbedömning på systemnivå se svar till Eslövs kommun.

Trafikverket har tagit emot informationen om den förändrade utbredningen av riksintresset för friluftsliv. Vi har uppdaterat samrådsunderlag så att samtliga riksintressen för friluftsliv framgår. Vi avser ta med information om av kommunen i översiktsplanen utpekade områden i det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen. Det är i nuläget inte bestämt vilket upplägg miljökonsekvensbeskrivningen ska ha, men frågan om friluftslivet kommer att hanteras tydligt och konsekvent genom processen och i dokumentet.

Avseende klimatpåverkan är en bedömning om klimatnyttan både på systemnivå och på etappnivå behäftad med en stor andel osäkerheter. Om Trafikverket i det fortsatta arbetet anser att det ändå kan vara till nytta att göra en bedömning på etappnivå kan det komma att genomföras. Trafikverket avser att arbeta utifrån de tre hållbarhetsperspektiven, social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet i projektet. I detta ingår klimatpåverkan som en del.

Projektmålen kommer att uppdateras och kommunens synpunkter tas med i det arbetet. Synpunkter avseende överensstämmelse med översiktsplan och beskrivning av befolkning, befintlig bullersituation, grundvattenförekomster och ytvatten har resulterat i mindre justeringar av samrådsunderlaget och kommer även att hanteras i det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen.

#### Kristianstads kommun

Kristianstads kommun har inga synpunkter på denna remiss.

Det fullständiga yttrandet kan sökas under diarienummer 2018/88290:10.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

#### Kävlinge kommun

Kävlinge kommun anser att underlaget ger en bra övergripande bild av projektets förutsättningar, värden som kan påverkas och vilka effekter av höghastighetsjärnvägen som behöver utredas vidare.

Kommunen vill att Trafikverket tar till sig kommunala kunskapsunderlag som finns tillgängliga, exempelvis har Kävlinge kommun underlag avseende ekosystemtjänster och grön infrastruktur. Länsstyrelsen har underlag om vatten- och klimatfrågor.

I kommunens översiktsplan pekas flera utvecklingsområden för bostäder ut som ligger inom eller nära utredningsområdet. Dessa är viktiga för att kommunen ska klara sitt bostadsförsörjningsansvar.

Kommunen undrar vilket underlag informationen om tysta områden i samrådsunderlaget baseras på samt om det finns tysta områden i den del av Kävlinge kommun som berörs?

Kommunen redovisar information om Kävlingeån och kulturmiljöområdet Stångby-Västra Hoby-Krutmöllan som saknas i samrådsunderlaget.

Det fullständiga yttrandet kan sökas under diarienummer 2018/88290:15.

#### Trafikverkets kommentar:

Vi har för avsikt att arbeta med både ekosystemtjänster och grön infrastruktur i den fortsatta planeringen av höghastighetsjärnvägen och tar tacksamt del av kommunens underlag avseende detta. Vi kommer även att hämta in information från Länsstyrelsens karttjänst vatten och klimat.

Hänsyn till utbyggnadsområden kommer att vara en aspekt vid framtagande och konsekvensbeskrivning av lokaliseringalternativ.

Information om tysta områden kommer från Åtgärdsvalsstudie Höghastighetsjärnväg Jönköping-Malmö underlagsrapport Miljöbedömning (daterad 2018-03-31). På sid 62 i Miljöbedömningen finns en karta som redovisar buller och tysta områden i den del av Kävlinge kommun som ingår i utredningsområdet. Kartan över "tysta områden" i Miljöbedömningen är framtagen enligt en metod som tagits fram på uppdrag av Länsstyrelsen i Jönköpings län, meddelande nr 2015:01, med titeln "*Ostörda områden – Var finns de? En GIS-modell för identifiering av bullerfria områden.*"

Trafikverket noterar informationen om Kävlingeån och kulturmiljöområdet Stångby-Västra Hoby-Krutmöllan och tar med sig denna i det fortsatta arbetet.

### Lunds kommun

Lunds kommun delar Trafikverkets bedömning att projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Kommunen välkomnar vidare en nationell satsning på höghastighetsjärnväg som ett sätt att frigöra kapacitet på befintlig järnväg och möjliggöra robusta och hållbara transporter för människor och gods. Kommunen konstaterar att projektet kommer att medföra svåra intresseavvägningar där flera viktiga allmänna intressen kan ställas mot varandra och det kommer att vara svårt att tillgodose enskilda intressen, behov och önskemål.

Kommunen anser det viktigt att höghastighetsjärnvägens dragning vid Stångby inte försenar planerade bostäder, handel och samhällsservice som Stångby och Lund behöver.

Kommunen är överens med Trafikverket om att Lund ska vara en stationsort på höghastighetsjärnvägen. Kommunen anser att det är någon variant av de fyra centrala stationslägena som bör väljas.

Kommunen ifrågasätter den problembeskrivning avseende buller och tysta områden som finns i samrådsunderlaget. Kommunen anser att de största källorna till bullerstörning i Lunds kommun är befintlig infrastruktur (väg E22, Södra Stambanan och Västkustbanan). Detta anser kommunen är ett argument för att samlokalisera höghastighetsjärnvägen med befintlig järnvägsinfrastruktur och att en tunnellsnöring torde vara det bästa alternativet för att uppnå miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö*.

Lund är en av de mest förtätade städerna i landet sett till grönyta per invånare. Behovet av att skydda och bevara de få stadsnära naturområden som finns kvar är därför mycket angeläget. Att förlägga en tågstation enligt alternativ V1 i närheten av naturreservatet Nöbbelövs mosse skulle därför innebära stora konsekvenser för såväl möjligheter till ostörd rekreation och friluftsliv.

Kommunen önskar avge synpunkter på det så kallade avgränsningssamrådet som enligt kommunen ska genomföras inför arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.

Det fullständiga yttrandet kan sökas under diarienummer 2018/88290:8.

### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket och Lunds kommun har ett etablerat samarbetsforum där bland annat frågan om Stångby hanteras.

Trafikverket noterar kommunens önskemål om central stationsplacering i det fortsatta arbetet.

Trafikverket har tagit till sig kommunens synpunkter på problembeskrivning av buller i kommunen och genomfört revideringar av samrådsunderlaget utifrån dessa synpunkter.

Planläggning av järnväg utgår från lagen om byggande av järnväg (1995:1649) med tillhörande förordning. Att en miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram framgår av denna lag. Lagen om byggande av järnväg hänvisar då till de delar av miljöbalken som ska tillämpas vid framtagande av en miljökonsekvensbeskrivning vid planläggning av järnväg. En miljökonsekvensbeskrivning för planläggning av järnväg omfattas inte av bestämmelserna om avgränsningssamråd i miljöbalken. Istället har lagen om byggande av järnväg 2 kapitlet 2§ följande lydelse:

*Om järnvägen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska*

*1. samråd också ske med de övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda, och*

*2. samrådet även avse innehåll i och utformning av sådan miljökonsekvensbeskrivning som ska finnas tillsammans med järnvägsplanen.*

*Länsstyrelsen ska verka för att miljökonsekvensbeskrivningen får den omfattning och detaljeringsgrad som behövs för prövningen av järnvägsplanen. Om den som avser att bygga en järnväg begär det, ska länsstyrelsen redovisa sin bedömning i frågan.*

*Länsstyrelsens redovisning är inte bindande.*

Trafikverket kommer därmed att samråda innehåll i, och utformning av, miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen har här en särskild roll för att miljökonsekvensbeskrivningen ska få den omfattning och detaljeringsgrad som behövs.

## Svalövs kommun

Svalövs kommun delar Trafikverkets bedömning att projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

Kommunen anser att höghastighetsjärnvägen inte kan dras inom den del av utredningsområdet som berör kommunen utan att stora miljö- och naturvärden går förlorade.

Kommunen påpekar vikten av att höghastighetsjärnvägen ska ingå som en del i ett regionalt kollektivtrafiksystem i Skåne och att rationella byten mellan olika tågsystem måste möjliggöras.

Det fullständiga yttrandet kan sökas under diarienummer 2018/88290:12.

### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar kommunens ståndpunkt avseende konsekvenserna av att dra en höghastighetsjärnväg genom kommunen och tar med den i det fortsatta arbetet.

Höghastighetsjärnvägens del i, och samverkan med det övriga kollektivtrafiksystemet i regionen kommer att ingå som en del i lokaliseringsutredningen. Där beaktas även möjlighet till byte mellan, och inom, trafikslag.

## Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

På grund av utredningsområdets storlek har det inte varit möjligt att i detta skede identifiera vilka enskilda som kan bli särskilt berörda. Vi har därför valt att nå denna grupp genom annons i tidning samt på webben, se avsnitt *Digitalt samråd*. Detta tillvägagångssätt är förankrat med Länsstyrelsen i Skåne län på möte den 25 april 2018.

## Samråd med övriga berörda myndigheter

### Försvarsmakten

Försvarsmakten erinrar att projektet riskerar att medföra påtaglig skada på riksintressen för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken som omfattas av sekretess enligt 15 kap- 2 § offentlighets- och sekretesslagen (OSL 2009:400).

Försvarsmakten bedömer att ett fördjupat samråd med Trafikverket eventuellt kan förhindra skada på riksintressen, beroende på hur de föreslagna sträckningarna slutligen fastställs. Trafikverket bör således kontakta Försvarsmakten i god tid innan arbetet med möjliga sträckningar inom den aktuella korridoren inleds.

Det fullständiga yttrandet kan sökas under diarienummer 2018/88290:24.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket avser att samråda med Försvarsmakten i god tid och kontinuerligt under fortsatt arbete.

### Naturvårdsverket

Naturvårdsverket anser att samrådsunderlag lyfter många av de viktiga frågor som behöver utredas närmare i det fortsatta arbetet. Utöver de frågor som lyfts vill Naturvårdsverket även lyfta friluftslivsfrågorna.

I den kommande miljökonsekvensbeskrivningen är det viktigt att det transparent går att utläsa vilka avvägningar som ligger bakom de alternativ till lokalisering och utformning som kommer att föreslås. I rimlig omfattning behöver även beskrivning av bortvalda alternativa lokaliseringar och utformningar framgå av redovisningen av alternativ i miljökonsekvensbeskrivningen.

Det fullständiga yttrandet kan sökas under diarienummer 2018/88290:25.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket delar Naturvårdsverkets bedömning att friluftslivsfrågorna kommer att vara viktiga i arbetet med lokaliseringsutredningen.

Miljökonsekvensbeskrivningen kommer i rimlig omfattning att redovisa motiv till både valda och bortvalda lokaliseringar och utformningar.

## Samråd med organisationer

### Borlundabygdens Vänner

Borlundabygdens Vänner är en ideell intresseförening som verkar i trakten söder om Eslöv. Föreningen uttrycker sina farhågor om att en höghastighetsjärnväg förlagd i närområdet skulle ge irreparabla skador på de värden föreningen värnar och förvaltar för kommande generationer. De beskriver exempel på dessa värden.

Det fullständiga yttrandet kan sökas under diarienummer 2018/88290:13.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar föreningens ståndpunkt, samt tackar för information om lokala värden.

### Lantbrukarnas riksförbund Skåne, LRF Skåne

LRF Skåne är positiv till förslag som ger en förbättrad tågtrafik i Skåne. De ställer sig bakom en kapacitetsförstärkning mellan Hässleholm och Lund under förutsättning av ytterligare spår byggs intill den befintliga sträckningen av Södra Stambanan.

LRF Skåne anser att en konsekvensanalys för olika hastigheter (250 km/h och 320 km/h) behöver genomföras och de ifrågasätter Trafikverkets prioritering vad gäller hastigheten på höghastighetsbanan Hässleholm-Lund (320 km/h).

LRF Skåne lyfter den nationella och regionala livsmedelsstrategin med koppling till ingrepp i åker- och betesmarker. Vidare framförs önskemål om att undvika inlösen av fastigheter för boende och verksamheter samt minimera markintrång, både permanent, och tillfälligt under byggtiden.

Organisationen lyfter skada av markpackning och efterfrågar praktiska lösningar för återställning av mark, ersättning till markägare/arrendatorer för intrång under byggtiden samt för hur skördenedsättningar ska regleras efter byggtiden. Vidare lyfts konsekvenser av snedvinkling av fält samt vikten av att tillgodose behovet av att kunna korsa höghastighetsjärnvägen. Påverkan av att träd behöver tas ner och risk för stormskador och barkborreangrepp på kvarstående skog behöver beaktas och värderas i en miljökonsekvensanalys. Även påverkan på grundvatten lyfts.

LRF Skåne vill att Trafikverket ser över arronderingen när höghastighetsbanans exakta dragning är fastställd. Enligt organisationen kan då inlösen av mark ske med full ersättning för marknadsvärde samt extra påslag enligt expropriationslagen.

LRF Skåne undrar när berörda markägare kan ges juridisk konsultation som betalas av Trafikverket. Organisationens anser att detta bör ske efter samrådet och att LRF Skåne och berörda kommungrupper inom LRF Skåne kan utse ett ombud som företräder de markägare som berörs.

LRF Skåne anför en omfattande punktlista med saker som de anser att Trafikverket ska beakta i samrådsunderlaget. Punktlistan omfattar bland annat fysiska intrång, buller, vibrationer, grundvatten, elektriska störningar, tillgänglighet, korsningspunkter, anslutningsvägar, vilt och jakt, vattenbruk, dikningsföretag, masshantering, vindbruk, servitut, nyttjanderättsavtal och andra rättigheter.

Det fullständiga yttrandet kan sökas under diarienummer 2018/88290:19.

#### Trafikverkets kommentar:

Avseende samlokalisering se svar till Eslövs kommun.

I PM "Nya stambanor – ny generation järnväg" daterad 2018-10-15 och beslutad av Trafikverkets generaldirektör (det så kallade Positionspappret), tydliggörs att projekt Hässleholm-Lund ska dimensioneras för hastighetsstandard 320 km/h. Inriktningen ska användas i fortsatt planering och projektering av projektet.

Trafikverket kommer att ta livsmedelsstrategierna i beaktande i det fortsatta arbetet.

Gällande tillfälligt nyttjande, beroende på hur de olika områdena för tillfälligt nyttjande används under byggtiden så uppkommer olika nivåer av skada på marken. Ersättningen bedöms utifrån uppkommen skada. Trafikverket kommer i samråd arbeta för att återställa tillfälligt nyttjade områden till ursprunglig funktion i de fall detta är möjligt.

Gällande barriärer och försvårat brukande, ersättningen bedöms utifrån jordbruksnormen som Trafikverket och Lantbrukarnas riksförbund är överens om. Trafikverket är medvetna om järnvägens påverkan på det aktiva jordbruket och kommer i samråd med berörda parter arbeta med frågan i kommande processer för att nå bästa möjliga lösning.



Gällande arrondering, Trafikverket kommer ersätta fastighetsägarna enligt gällande lagstiftning. Trafikverket avser att i samråd med påverkade fastighetsägare arbeta tillsammans för att hitta en lämplig arrondering.

Risk för stormskador och barkborreangrepp på kvarstående skog kommer att beaktas i miljökonsekvensbeskrivningen. Eventuella skador på skog utanför järnvägsområdet hanteras i skogsnormen.

Projektet kommer att ha kontakt med berörda fastighetsägare i enlighet med planlägningsprocessen och då kan fastighetsägarna meddela om de kommer anlita ombud för ersättningsförhandlingarna. Projektet kommer sedan i varje enskilt fall ta ställning till ombudsfrågan, och bedöma detta i enlighet med riktlinjerna för ombudskostnader. Projektet är idag i ett tidigt skede, ersättningsförhandlingarna är aktuella tidigast under senare delen av "framtagning av planförslag samt miljökonsekvensbeskrivning" det är först då vi kan säga hur enskilda fastigheter kommer att påverkas, se Trafikverkets hemsida för information om planlägningsprocessen <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planlaggningsprocessen/>

Avseende den punktlista med saker som LRF vill ska beaktas i samrådsunderlaget så avser vi inte hantera dessa punkter i samrådsunderlaget. Detta eftersom samrådsunderlaget genomförs i ett tidigt skede när kunskapen om exempelvis markinlösen inte finns framme. Dock avser vi hantera de punkter som tas upp, antingen i lokaliseringsutredningen, eller i efterföljande järnvägsplan beroende av på vilken nivå frågorna behöver utredas.

#### Naturskyddsföreningen Skåne

Naturskyddsföreningen Skåne delar Trafikverkets bedömning att projektet innebär betydande miljöpåverkan. Föreningen anser att transportkapaciteten på järnväg i Skåne behöver öka och att ett nytt dubbelspår mellan Hässleholm och Lund utgör en väsentlig del i att tillgodose behovet. Föreningen anser att det inte finns skäl att dimensionera höghastighetsbanan för högra hastigheter än 250 km/h. Vidare vill föreningen att det ska vara möjligt att köra godstrafik på höghastighetsbanan.

Föreningen förordar centrala stationslägen.

Föreningen vill att miljökonsekvenser utreds och redovisas noggrant i en miljökonsekvensbeskrivning. Utsläpp av växthusgaser som följer av anläggandet av höghastighetsjärnvägen ska vägas mot relevanta antaganden om minskade utsläpp när delen Hässleholm-Lund har tagits i drift.

Det fullständiga yttrandet kan sökas under diarienummer 2018/88290:17.

#### Trafikverkets kommentar:

Avseende dimensionerande hastighet, se kommentar på synpunkt från LRF.

Godståg framförs i regel i en avsevärt lägre hastighet än persontåg. Att i ett och samma system ha både tåg som kör långsamt och tåg som kör fort innebär att antalet tåg som kan framföras på banan under exempelvis en timme blir avsevärt lägre. Ett system som inte tillåter trafik med vitt skilda hastigheter kan därmed utnyttjas mycket effektivare. Det är utifrån bland annat denna bakgrund som den nya höghastighetsbanan enbart byggs för persontrafik. Godståg är också tyngre än persontåg och ställer krav på att järnvägen lutar mindre, jämfört med en järnväg där enbart persontåg ska framföras. Det skulle alltså finnas mindre möjlighet att i höjdled kunna anpassa höghastighetsjärnvägen till terrängen om banan skulle dimensioneras för godståg.

Trafikverket noterar föreningens ståndpunkt vad avser stationslägen i det fortsatta arbetet.

Avseende klimatpåverkan hänvisas till svar på Höörs kommuns synpunkter.

### Remmarlövs sockengille

Remmarlövs sockengille anser att en sträckning genom det bördiga och öppna landskapet väster om Eslöv medför en oacceptabel miljöpåverkan. Man är dock positiva till en ökad kapacitet och driftsäkerhet på Södra stambanan, men anser att detta bäst uppnås med en utbyggnad i befintlig sträckning.

Vidare beskriver man värdet av den bördiga jordbruksmarken och i det sammanhanget den nationella livsmedelsstrategin. Man ser att det innebär en ny barriär i landskapet som kommer hindra rörlighet, påverka nya områden, samt risker för påverkan på grundvatten.

Det fullständiga yttrandet kan sökas under diarienummer 2018/88290:14.

#### Trafikverkets kommentar:

För svar om utbyggnad av höghastighetsjärnväg i anslutning till Södra Stambanan och barriärverkan, se svar till Eslövs kommuns synpunkter.

För svar om jordbruksmarken och livsmedelsstrategi, se svar till LRF.

### Samråd med allmänheten

Samråd med allmänheten har genomförts digitalt, se rubrik Digitalt samråd.

En (1) synpunkt har inkommit från allmänheten. Synpunkten avser förslag att den nya stationen ska vara i tunnel (förslag c2b från Åtgärdsvalsstudien) samt förslag om att förlägga järnvägen på pelare från Lund C och norrut med tillhörande station i området kring Nöbbelöv.

Det fullständiga yttrandet kan sökas under diarienummer 2018/88290:4

#### Trafikverkets kommentar:

Synpunkterna kommer att tas med i arbetet med lokaliseringsutredningen. Järnvägens utformning inom vald korridor bestäms i nästa skede av planläggningsprocessen, det vill säga efter att lokaliseringsutredningen färdigställts.

Underskrift



Sofia Bremer, projektledare  
Kristianstad 2018-11-30