Ärendenummer
TRV 2023/15404

Dokumentdatum
2023-04-06

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

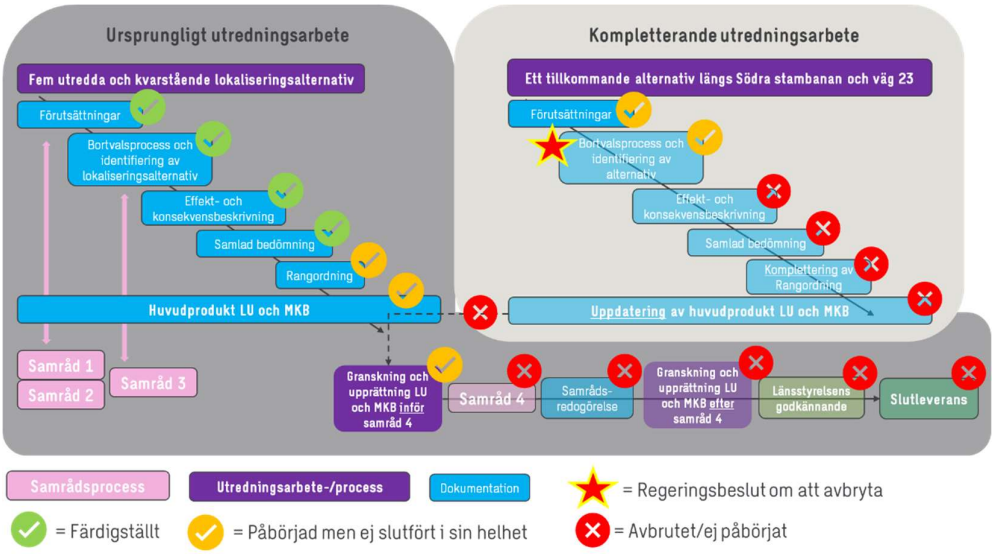
Försättsblad Lokaliseringsutredning Hässleholm-Lund
– PM Utkast Förslag till rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ, ej färdigställd handling

Regeringsbeslut och dess konsekvens
Den 22 december 2022 beslutade regeringen att avbryta planeringen av program Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor. Beslutet innebär att lokaliseringsutredningen som helhet avslutas och paketeras med ej färdigställda handlingar.

Beskrivning av avbrutet utredningsarbete
Lokaliseringsutredningen befann sig i ett kompletterande utredningsarbete kring ett tillkommande alternativ längs med Södra stambanan och väg 23 när beslut om att avbryta utredningen kom. Arbetet med det tillkommande alternativet innebar bland annat att Lokaliseringsutredningen (LU) och Miljökonsekvens-beskrivningen (MKB) behövde genomgå revideringar och uppdateringar.

Arbeten som inte utförs på grund av beslutet att avbryta är effekt- och konsekvensbeskrivning av det tillkommande alternativet (inkl. anläggningskalkyl), projektmålsutvärdering, samlad bedömning och rangordning av alternativet. Dessutom genomförs inte det fjärde och sista samrådet där rangordningen av lokaliseringsalternativen skulle presenterats.

Bilden nedan beskriver på en övergripande nivå det ursprungliga utredningsarbetet och det kompletterande utredningsarbetet kring det tillkommande alternativet.



Status för handlingen

Olika handlingar har hunnit olika långt i färdigställandegrad (status). Nedan framgår handlingens status för genomförd kvalitetssäkring vid projektets avslut. Vid olika status inom en handling får handlingen den lägsta statusen.

Egenkontrollerad (**handlingen är inte komplett**)	Egenkontrollerad och interngranskad inför Trafikverkets mottagningskontroll	Egenkontrollerad, interngranskad och upprättad efter Trafikverkets mottagningskontroll	Egenkontrollerad, interngranskad, upprättad efter Trafikverkets mottagningskontroll och slutkontroll (**Slutlevererad**)
X			

På efterföljande sida framgår vilket arbete som inte är utfört i föreliggande handling.

Trafikverket
Nya Stambanor
Program Hässleholm-Lund

Inte utfört arbete i handlingen

Mot bakgrund av det avbrutna utredningsarbetet framgår nedan vilket arbete som inte är utfört i föreliggande handling.

Denna PM har genomgått interngranskning, Trafikverkets mottagningskontroll och upprättning därefter.

Samgranskning mellan denna PM och *Lokaliseringsutredning* är inte utförd.

Trafikverkets slutkontroll och upprättning efter Trafikverkets slutkontroll är inte utförd.

Revidering av handlingen hade behövt göras utifrån alternativet längs Södra stambanan och väg 23.

TRAFIKVERKET

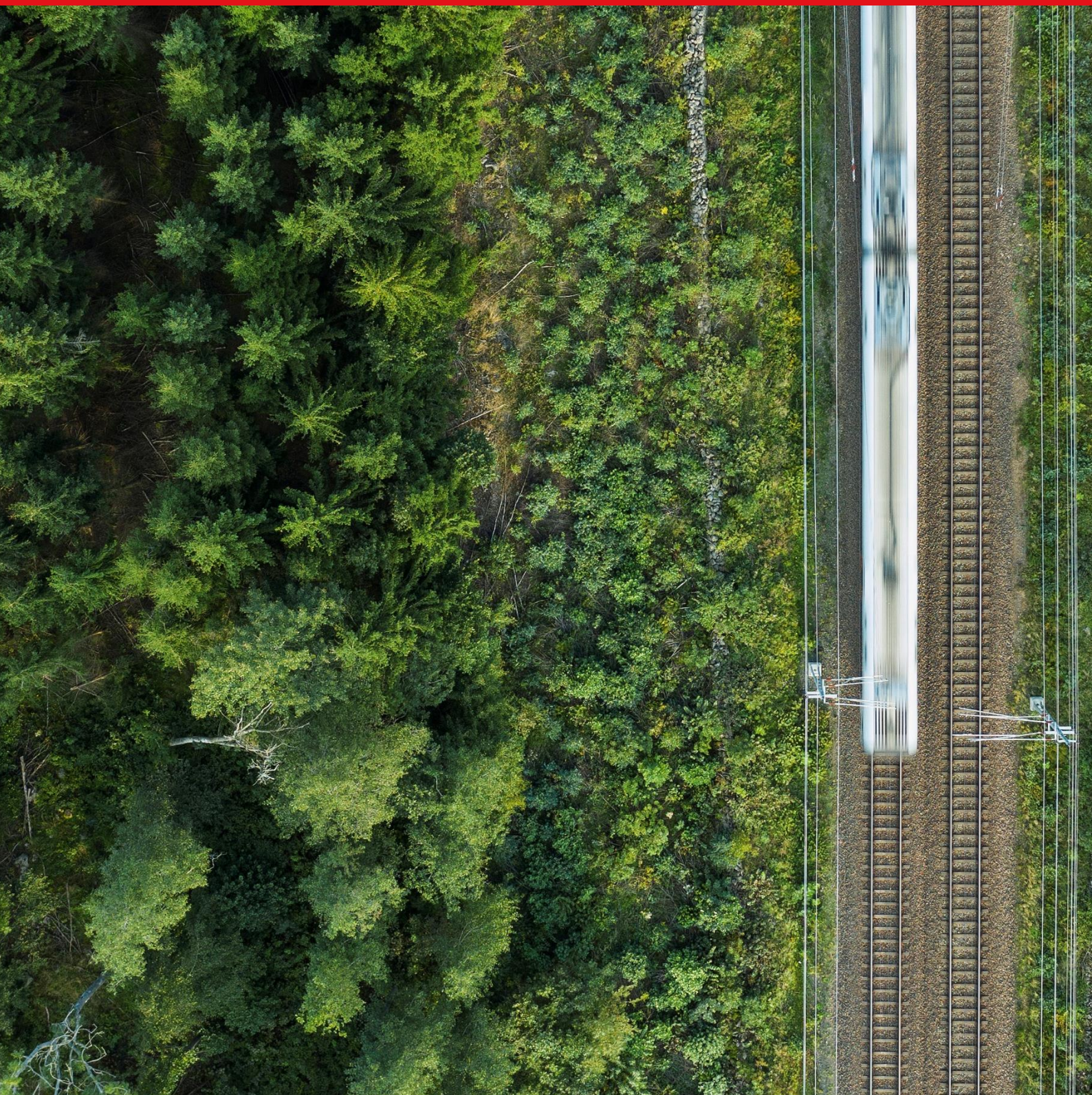
PM Utkast Förslag till rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ

Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor

Hässleholms, Klippans, Höörs, Kristianstads, Hörby, Svalövs, Eslövs, Kävlinge, Lunds och Staffanstorps kommun, Skåne län

Järnvägsplan, Lokaliseringsutredning 202x-xx-xx ARBETSMATERIAL 2023-03-29

Ärendenummer TRV 2018/88290



EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

Trafikverket
Postadress: Box 543, 291 25 Kristianstad
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921
Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: PM Utkast Förslag till rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ
Författare: Patrik Wilén, Henrik Andersson, Sweco
Dokumentdatum: 202x-xx-xx ARBETSMATERIAL 2023-03-29
Ärendenummer: TRV 2018/88290 med tillhörande ärendenummer TRV 2021/23869, TRV 2021/124346
Dokumentnamn: PRHLK01-00-025-00-0_0-0022
Version: _.6
Kontaktperson: Kristofer Söderberg
Foto framsida: Kasper Dudzik
Övriga foton: Sweco (om ej annat anges)
Kartor: Sweco (om ej annat anges)

Innehåll

SAMMANFATTNING 5

Bakgrund och syfte 5

Metod för rangordning av lokaliseringsalternativ 5

Utkast förslag till rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ 6

1. INLEDNING 9

1.1. Bakgrund 9

1.2. Syfte, mål och innehåll 10

2. METOD FÖR UTVÄRDERING OCH RANGORDNING 11

2.1. Projektets ändamål och projektmål 11

2.2. Metod för rangordning av lokaliseringsalternativ 17

2.3. Lokaliseringsalternativ 17

3. VIKTIGA PERSPEKTIV FÖR RANGORDNING AV LOKALISERINGSALTERNATIV 23

3.1. Funktion och arkitektur 23

3.2. Hänsynstagande till omgivning 27

3.3. Investeringskostnad och samhällsnytta 32

3.4. Förutsättningar för kommunal och regional acceptans 34

4. UTKAST FÖRSLAG TILL RANGORDNING AV KVARSTÅENDE LOKALISERINGSALTERNATIV 35

5. FORTSATT ARBETE 38

DEFINITION AV BEGREPP 39

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

Versionshistorik

Version	Datum	Status	Granskad	Godkänd
_.3	2022-10-03	LEVERANS FÖR TRAFIKVERKETS MOTTAGNINGSKONTROLL	SESCHI	SEMDUL
_.6	2023-03-29	ÖVERLÄMNING EJ FÄRDIGSTÄLLDA HANDLINGAR	-	-

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

Sammanfattning

Bakgrund och syfte

Projekt Hässleholm-Lund omfattar cirka sju mil ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg och snabba regionaltåg mellan Hässleholm och Lund. Projektet är en delsträcka på en ny stambana mellan Stockholm och Malmö som planeras att trafikeras av persontåg i hastigheter upp till 320 km/tim. Stationer i Hässleholm och Lund ingår i projektet. Den nya järnvägen ska utföras som ett separat system med en kopplingspunkt till Södra stambanan som ska finnas strax söder om Hässleholm. Projekt Hässleholm-Lund befinner sig nu i fasen där olika lokaliseringsalternativ för den nya järnvägen studeras i en lokaliseringsutredning.

Syftet med *PM Utkast till förslag till rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ* är att redovisa en inbördes rangordning av de kvarstående lokaliseringsalternativen utifrån ett helhetsperspektiv.

Metod för rangordning av lokaliseringsalternativ

De fem kvarstående lokaliseringsalternativen (se Figur 1 nedan) har rangordnats utifrån fyra övergripande, viktiga perspektiv. Därefter har en sammanvägd rangordning gjorts där de olika perspektiven har kombinerats. De viktiga perspektiven är som följer:

Funktion och arkitektur

- konkretiserat i nio projektmål inom målområdena *Restider*, *Kapacitet och robusthet*, *Stationslägen* samt *Arkitektur*.

Hänsynstagande till omgivning

- konkretiserat i 15 hänsynsmål inom målområdena *Landskap*, *Hälsa och säkerhet*, *Naturresurshushållning*, *Energieffektivitet och klimatneutralitet*.

Investeringskostnad och samhällsekonomisk nytta

- resonemang om nytta i förhållande till kostnader.

Förutsättningar för kommunal och regional acceptans

- utgörs av en avstämning mot yttranden från samrådsprocessen.

Perspektiven funktion och arkitektur samt hänsynstagande till omgivningen tar sin utgångspunkt i de 24 projektmålen. I lokaliseringsutredningen görs en integrerad hållbarhetsbedömning, vilket bland annat innebär att relevanta globala hållbarhetsmål inom den miljömässiga, sociala och ekonomiska hållbarhetsdimensionen har integrerats i projektmålen.

Avseende funktion och arkitektur samt hänsynstagande till omgivning har de olika projektmålen i grunden haft samma vikt. För omgivningspåverkan har dock en del projektmål fått större genomslag vid rangordningen än andra. Det gäller projektmål med dels betydande negativa konsekvenser, dels utfall som är tydligt alternativskiljande för valet av lokalisering. I synnerhet har stora negativa konsekvenser bedömts som särskilt viktiga att undvika.

Rangordningen har skett på högsta möjliga nivå (målområde), därefter har likvärdiga alternativ separerats med hjälp av nästa nivå (projektmål).

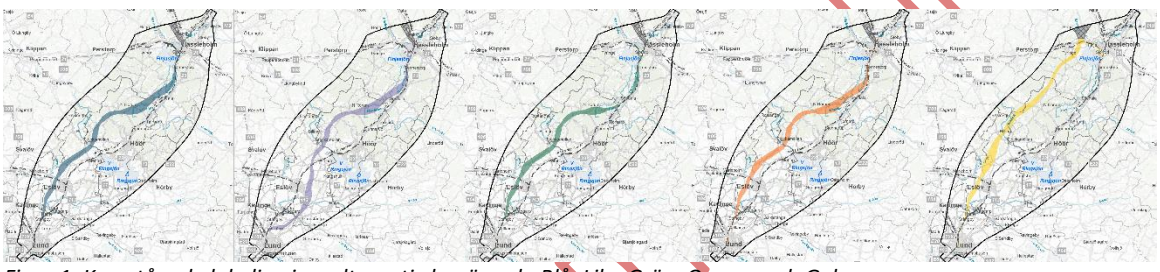
EJ FASTSTÄLLD HANDLING

I arbetet med rangordning av lokaliseringsalternativen har resultaten verifierats med hjälp av känslighetsanalyser. Dessa fokuserar främst på icke ersättningsbara värden (värden inom naturmiljöer, kulturmiljö, areella näringar, med mera) som skulle kunna påverka den övergripande rangordningen. I analyserna har enskilda kategorier av värden (projektmål) tilldelats en flera gånger högre värdering än övriga värden (projektmål) för att se om detta förändrar rangordningen mellan lokaliseringsalternativen. Känslighetsanalyserna har visat att både resultat och rangordning är robusta.

Förutsättningar för kommunal och regional acceptans har hanterats genom att förslag till rangordning stämts av mot yttranden i samrådsprocessen. Således innehåller detta perspektiv inte en fristående rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ.

Utkast förslag till rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ

De fem kvarstående lokaliseringsalternativen framgår av Figur 1.



Figur 1. Kvarstående lokaliseringsalternativ benämnda Blå, Lila, Grön, Orange och Gul.

Baserat på värderingen av viktiga perspektiv har ett utkast till förslag till rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ tagits fram. Utkastet till förslag utgör en sammanvägd bedömning av lokaliseringsalternativens samlade konsekvenser avseende funktion och arkitektur, hänsynstagande till omgivningen samt samhällsnytta och investeringskostnad. Rangordningsförslaget har stämts av mot förutsättningar för kommunal och regional acceptans utifrån yttranden i samrådsprocessen. Utkastet till förslag till rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ samråds med berörda parter under lokaliseringsutredningens fjärde allmänna samråd. Efter samrådet kommer förslaget till rangordning att sammanställas med hänsyn till inkomna yttranden.

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

I Tabell 1 redovisas utkastet till förslag till rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ.

Tabell 1. Utkast till förslag på rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ utifrån funktion och arkitektur, hänsynstagande till omgivningen samt samhällsnytta och investeringskostnad.

Rangordning	**Lokaliseringsalternativ**				
	Blå	**Orange**	**Grön**	**Lila**	**Gul**
Sammanvägt rangordningsförslag	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Funktion och arkitektur	**1**	**4**	**2**	**3**	**5**
Hänsynstagande till omgivning	**2**	**1**	**3**	**5**	**4**
Investeringskostnad och samhällsnytta	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**

Lokaliseringsalternativ Blå rangordnas högst av de kvarstående alternativen. Blå placerar sig högt i samtliga perspektiv och erbjuder den bästa potentialen för funktion och arkitektur, störst samhällsnytta i relation till investeringskostnad och det näst största hänsynstagandet till omgivningen. Blå ger inte stor negativ konsekvens för något projektmål.

Lokaliseringsalternativ Orange rangordnas på andra plats. Orange rangordnas högt avseende relationen mellan samhällsnytta och investeringskostnad samt högst inom hänsynstagande till omgivningen. Orange har en cirka 2,3 miljarder kronor högre investeringskostnad än Blå, om än med samma kvot mellan samhällsnytta och investeringskostnad. För Orange ökar även investeringskostnaden relativt Blå och övriga lokaliseringsalternativ när den nya stambanan ska fortsätta norrut. Merkostnaden beror på att en bro måste byggas från det upphöjda stationsläget i Hässleholm till marknivå. Den tillkommande kostnaden ingår inte i kalkylen för detta projekt och mer än fördubblar skillnaden i kostnad mellan Orange och Blå. Däremot har nyttan beräknats med utgångspunkt i ett fullt utbyggt system, varför denna inte ökar när banan förlängs norrut. Stationsläget på bro i Hässleholm innebär att den nya järnvägen blir mycket dominant i sin omgivning och bryter den visuella kopplingen mellan stadens sidor samt ger stora konsekvenser för stadsbilden. Den upphöjda järnvägen kan ge stor negativ påverkan på stadens karaktär. Stationsläget på bro innebär svårigheter att skapa en god och orienterbar stationsmiljö jämfört med ett stationsläge på mark i alternativ Blå. Inbördes samband mellan ankomstzon, kommunikationszon och plattform riskerar att bli otydliga och få sämre funktionalitet. Integrering mellan ny och befintlig stationsmiljö sker med parallell placering och kan skapa komplicerade samband samt svårhanterlig skala. Orange möjliggör att Skånebanan kan ligga kvar i befintlig sträckning. Skånebanan behöver således inte byggas om till följd av detta projekt och därmed reduceras påverkan på det tätortsnära rekreationsområdet vid Hässleholmsgården som ingår i riksintresset för rekreation och friluftsliv Hovdala-Finjasjön. Orange ger inte stor negativ konsekvens för något projektmål.

Lokaliseringsalternativ Grön rangordnas på tredje plats. Grön rangordnas högt inom funktion och skiljs bara från Blå och Orange genom en något längre restid för de olika kriterierna som studerats. Den längre restiden ger Grön en lägre samhällsnytta i relation till

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDL

investeringskostnaden än Blå och Orange. Grön ger stor negativ konsekvens för projektmål H2 Fysisk planering och H3 Kulturmiljö på grund av passagen genom Sösdala.

Lokaliseringsalternativ Lila rangordnas på fjärde plats. Lila rangordnas lågt eller relativt lågt inom samtliga perspektiv. Alternativet placerar sig på tredje plats avseende funktion och arkitektur genom centrala stationslägen i marknivå i Hässleholm och Lund. Det centrala stationsläget i Hässleholm bidrar till att Lila får en högre kvot mellan nytta och investeringskostnad än Gul. Lila rangordnas sämst inom hänsynstagande till omgivningen med stor negativ konsekvens för hela sex hänsynsmål.

Lokaliseringsalternativ Gul rangordnas på femte plats. Gul rangordnas lågt inom alla viktiga perspektiv utom investeringskostnad. Även om Gul har lägst investeringskostnad är samhällsnyttan ännu lägre än för övriga lokaliseringsalternativ. Gul har därmed den tydligast lägsta kvoten mellan samhällsnytta och investeringskostnad. Alternativet medför inga fördelar avseende hänsynstagande till omgivningen som kan motivera den betydligt lägre potentialen för funktion och arkitektur. Lokaliseringsalternativ Gul rangordnas på fjärde plats avseende hänsynstagande till omgivningen och ger stor negativ konsekvens för fyra hänsynsmål. Även om det är två projektmål färre än Lila bedöms det inte väga upp den betydligt sämre funktionaliteten som följer av det externa stationsläget i Finja.

Avseende kommunal och regional acceptans uppfyller lokaliseringsalternativen Blå, Lila, Grön och Orange det tydliga önskemålet om centrala stationslägen. Alternativ Gul saknar acceptans på grund av det externa stationsläget i Hässleholm Finja. Lokaliseringsalternativ Lila, med sträckning öster om Eslöv, bedöms ha sämre förutsättningar för acceptans än alternativen Blå, Orange och Grön, vilka passerar väster om Eslöv.

Den samlade bedömningen visar att lokaliseringsalternativ Blå, Lila, Grön och Orange har bra till mycket bra potential att uppfylla ändamålet med den nya stambanan. Med hänsyn till den tydligt lägre samhällsekonomiska nyttan kan lokaliseringsalternativ Gul inte anses uppfylla ändamålet i tillräckligt hög grad för att motivera investeringen och konsekvenserna för de värden som finns konkretiserade i hänsynsmålen.

Ovanstående rangordning bedöms vara robust. Den samlade bedömningen har omfattat ett flertal analyser där målområden och projektmål har vägts samman med varierande vikt. Flera känslighetsanalyser har genomförts med kraftigt ökade värderingar av enskilda projektmål inom hänsynstagande till omgivningen. Ingen av dessa analyser har föranlett någon ändring av rangordningen.

Under lokaliseringsutredningen har strävan varit att undvika påverkan på höga värden samt att undvika stor negativ effekt på måttliga värden. Utvärderingen visar dock att det för flertalet hänsynsmål ändå finns delar av lokaliseringsalternativen som ger stora negativa konsekvenser, vilket är oundvikligt vid anläggandet av en ny stambana. Utkastet till förslaget till rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ bedöms ge det bästa möjliga utfallet för funktion, arkitektur samt samhällsnytta i relation till hänsynstagande till omgivningen och investeringskostnad.

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Projekt Hässleholm-Lund omfattar cirka sju mil ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg och snabba regionaltåg mellan Hässleholm och Lund. Projektet är en delsträcka på en ny stambana mellan Stockholm och Malmö som planeras att trafikeras av persontåg i hastigheter upp till 320 km/tim. Vid Hässleholm ska järnvägen inledningsvis ansluta till Södra stambanan. När resterande del av de nya stambanorna byggs ut ska järnvägen i stället ansluta till det systemet. I Lund ska järnvägen ansluta till befintliga Södra stambanan som kommer vara utbyggd till fyra spår på sträckan Lund-Malmö. Stationer i Hässleholm och Lund ingår i projektet. (För en översiktskarta se Figur 2.)

Figur 2. Översiktskarta. Utredningsområdet markerat med heldragen, vit linje.

Den nya järnvägen ska utföras som ett separat system med undantag för en kopplingspunkt till Södra stambanan som ska finnas strax söder om Hässleholm. Kopplingspunkten utgörs av en planskild anslutning och syftet är att avlasta Södra stambanan på sträckan Hässleholm-Lund. Via kopplingspunkten kan södergående tåg på Södra stambanan ansluta till den nya stambanan och norrgående tåg på den nya stambanan ansluta till Södra stambanan. Genom att de snabba regionaltågen kan köra på den nya järnvägen söder om Hässleholm knyts Skåne, Blekinge, Kronobergs och Kalmar län närmare varandra och trafikeringen mellan länen blir effektivare.

Projekt Hässleholm-Lund befinner sig nu i fasen där olika lokaliseringsalternativ för den nya järnvägen studeras i en lokaliseringsutredning. Med lokaliseringsalternativ avses ett alternativ för sträckning av ny stambana som omfattar stationer vid Lund och Hässleholm och korridor däremellan, anslutning till befintlig järnväg vid Lund och Hässleholm samt en permanent kopplingspunkt till Södra stambanan i anslutning till Hässleholm. Syftet med lokaliseringsutredningen är att presentera alternativ som tillgodoser ändamålet med den nya järnvägen och som framstår som rimliga att genomföra vid en samlad bedömning.

EJ FÄRDIGBEHANDLING

1.2. Syfte, mål och innehåll

Syftet med *PM Utkast till förslag till rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ* är att redovisa en inbördes rangordning av de kvarstående lokaliseringsalternativen utifrån ett helhetsperspektiv. Arbetet genomförs med hjälp av lokaliseringsutredningens samlade bedömningar och projektmålutvärdering utifrån perspektiven funktion och arkitektur, hänsynstagande till omgivningen, investeringskostnad och samhällsnytta samt förutsättningar för kommunal och regional acceptans.

Bedömningarna i denna PM avser de fem kvarstående lokaliseringsalternativ som redovisas i kapitel 2.3. Bedömningarna har avgränsats till vad som är möjligt att utvärdera i detta skede, det vill säga med hänsyn till att den nya järnvägens precisa lokalisering inte är fastställd samt att detaljerad utformning inte har studerats.

I denna PM beskrivs endast de delar av bedömningar som berör respektive perspektiv på inbördes rangordning av lokaliseringsalternativen. För fullständiga effekt- och konsekvensbedömningar se *Lokaliseringsutredning* med tillhörande *MKB*.

För avvägningar tidigare i lokaliseringsutredningen avseende bortval, se *PM Bortvalda alternativ*.

För avvägningar inom och motivering till projektmålutvärdering och samlad bedömning, se *PM Samlade bedömningar*.

I denna PM beskrivs metoden för utvärdering och rangordning i kapitel 2.

Kapitel 3 beskriver hur lokaliseringsalternativen rangordnas utifrån de olika perspektiven.

I kapitel 4 vägs de olika perspektiven samman till ett förslag till rangordning.

Fortsatt arbete redovisas i kapitel 5.

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

2. Metod för utvärdering och rangordning

Lokaliseringsalternativen har utvärderats med hjälp av 24 projektmål för anläggningens funktion och nytta, arkitektur samt hänsynstagande till omgivningen. Projektmålen delas in i samma målområden som Trafikverket använder för systemet nya stambanor; *Restider, Kapacitet och robusthet, Stationslägen, Landskap, Hälsa och säkerhet, Naturresurshushållning, Energieffektivitet och klimatneutralitet* samt *Arkitektur*.

Funktions- och arkitekturmålen har använts för att säkerställa ändamålet med projektet, det vill säga samhällets nytta av att den nya järnvägen byggs. Hänsynsmålen har använts för att i görligaste mån undvika de största värdena i utredningsområdet (omgivningspåverkan).

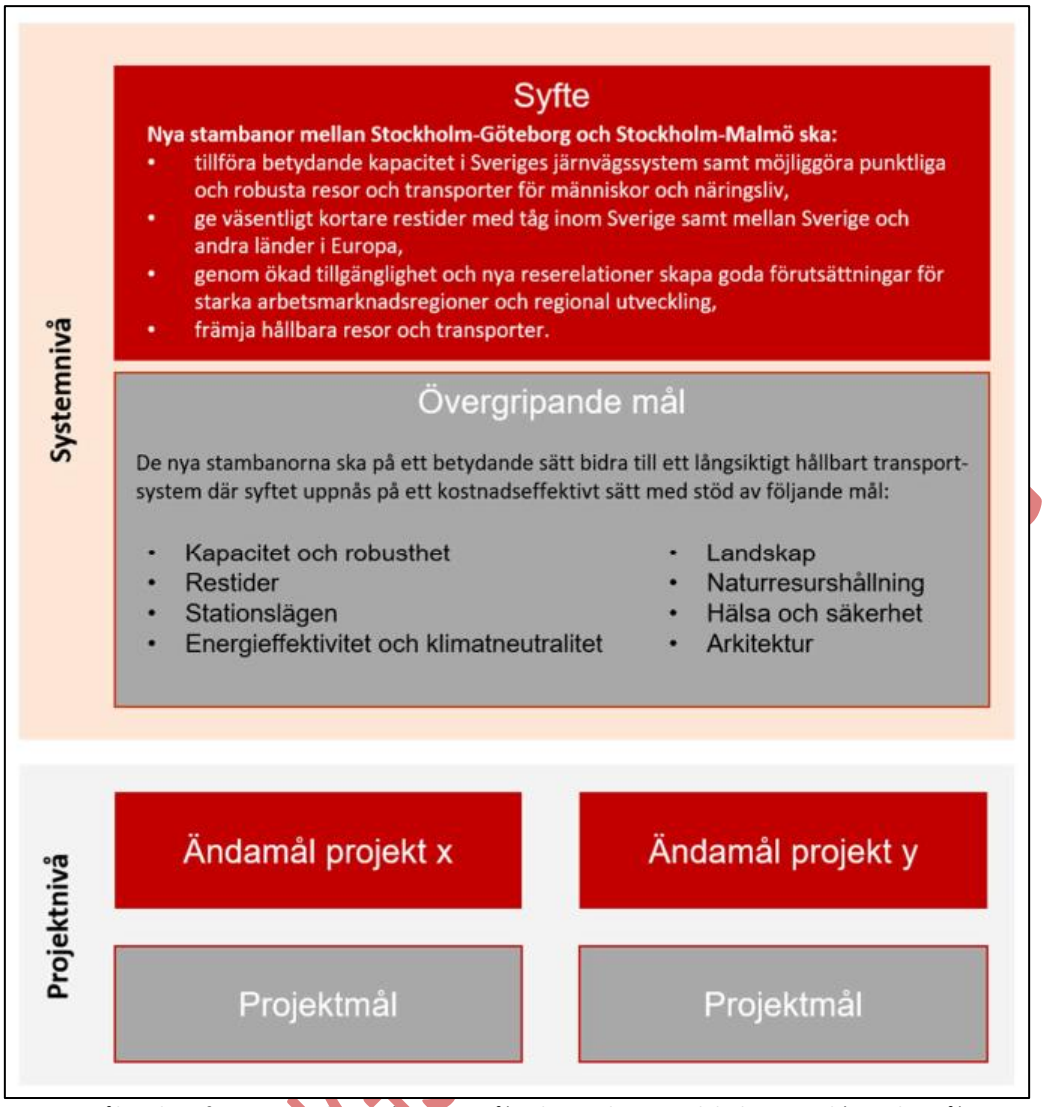
I lokaliseringsutredningen görs en integrerad hållbarhetsbedömning. Det innebär bland annat att relevanta globala hållbarhetsmål inom den miljömässiga, sociala och ekonomiska hållbarhetsdimensionen har integrerats i projektmålen.

2.1. Projektets ändamål och projektmål

Ändamålet och projektmålen för den nya stambanan Hässleholm – Lund bygger på syfte och övergripande mål för systemet nya stambanor, se Figur 3.

Med systemnivå avses det nya stambanesystemet mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö. Här ingår syfte och övergripande mål. Med projektnivå avses de olika delsträckorna i de nya stambanorna. Hässleholm-Lund utgör följaktligen ett projekt med ändamål och projektmål.

EJ FÄRDIGSTÄLD HANDLING



Figur 3. Målstruktur för nya stambanor (systemnivå) och projektet Hässleholm – Lund (projektnivå).

Ändamålet för projektet innebär att ny stambana mellan Hässleholm och Lund *ska*:

- vara del av nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö
- tillföra och frigöra betydande kapacitet och öka robustheten i det sydsvenska järnvägssystemet
- möjliggöra avlastning av Södra stambanan genom effektiv trafikering med snabba regionaltåg mellan Lund och Blekinge, Kronobergs och Kalmar län
- bidra till väsentligt kortare restider med tåg och därmed skapa goda förutsättningar för starka arbetsmarknadsregioner och hållbar regional utveckling
- med stationsorterna Hässleholm och Lund möjliggöra hög tillgänglighet och ge stöd för ett betydande resande med tåg
- främja hållbara och punktliga resor och transporter för människor och näringsliv.

EJ FÄRDIG

De kvarstående lokaliseringsalternativen, se kapitel 2.3, bedöms samtliga uppfylla projektets ändamål.

Projektmålen utgörs av funktionsmål (F1-F7), arkitekturmål (A1-A2) samt hänsynsmål (H1-H15), se Tabell 2. Den övergripande formuleringen i början av Tabell 2 pekar på genomgående värden för projektet och dess genomförande.

Tabell 2. Projektmål för ny stambana Hässleholm – Lund.

Den nya järnvägen Hässleholm-Lund ska bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem där ändamålet uppnås på ett kostnadseffektivt sätt med stöd av totalt 24 projektmål inom samma åtta målområden som återfinns i de övergripande målen för nya stambanor.		
Målområde	**Benämning**	**Projektmål**
Restider	F1 Restider	Den nya järnvägen ska möjliggöra en restid mellan Hässleholm och Lund på 19 minuter.
Kapacitet och robusthet	F2 Kapacitet resandeutbyte	Den nya järnvägen Hässleholm-Lund ska tillföra kapacitet i det sydsvenska järnvägssystemet genom att möjliggöra minst sex avgångar per timme under högtrafik i vardera riktningen Lund – Hässleholm, varav minst tre avgångar med höghastighetståg.
	F3 Kapacitet övriga järnvägar	Den nya järnvägen Hässleholm-Lund ska frigöra kapacitet i det sydsvenska järnvägssystemet.
	F4 Punktlighet	Den nya järnvägen Hässleholm-Lund ska nå en punktlighet om minst 98 % och möjliggöra en robust trafikering mellan orterna.
Stationslägen	F5 Hela-resan-perspektivet	Stationslägena och stationernas utformning ska vara attraktiva ur ett hela-resan-perspektiv och möjliggöra effektiva byten mellan tåg eller till andra trafikslag.
	F6 Stort resandeunderlag	Stationslägena och stationernas utformning ska möta ett stort resandeunderlag och möjliggöra tillgänglighet för alla.
	F7 Upptagnings-område	Stationslägena och stationernas utformning ska stödja ett stort upptagningsområde och skapa goda möjligheter att nå viktiga målpunkter.
Arkitektur	A1 Arkitektur inom stationsmiljön	Den nya järnvägen och dess stationer ska med hög arkitektonisk kvalitet bidra till attraktivt och medvetet gestaltade miljöer med plats för banbrytande arkitektur där det är motiverat.
	A2 Stationsmiljöns möte med omgivningen	Den nya järnvägen och dess stationers arkitektur ska kännetecknas av en övergripande ordning samt bidra till en god användbarhet och funktionalitet utifrån platsens förutsättningar.
Landskap	H1 Landskap	Den nya järnvägen ska så långt som möjligt anpassas till landskapets förutsättningar och utveckling och därmed upprätthålla eller stärka en positiv upplevelse av landskapet.
	H2 Fysisk planering	Den nya järnvägen ska så långt som möjligt upprätthålla eller stärka förutsättningarna för etablerade markbruk, samband, rörelsemönster, karaktärer och funktioner.
	H3 Kulturmiljö	Den nya järnvägen ska så långt som möjligt upprätthålla en mångfald av kulturhistoriska miljöer, samband och karaktärsdrag samt stärka möjligheten att läsa och uppleva dem i landskapet.

EJ FÄRDIGSTÄLD HANDLING

Målområde	Benämning	Projektmål
Landskap, fortsättning	H4 Naturmiljö	Den nya järnvägen ska bidra till att upprätthålla eller utveckla förutsättningarna för ekosystem med en mångfald av arter och livsmiljöer såväl invid järnvägen som i ett större omland.
	H5 Rekreation och friluftsliv	Den nya järnvägen ska bidra till att upprätthålla eller utveckla förutsättningarna för rekreation och friluftsliv.
Hälsa och säkerhet	H6 Trafiksäkerhet	Den nya järnvägen ska bidra till att ingen människa dödas eller skadas allvarligt i trafiken.
	H7 Buller och vibrationer	Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att ingen människa utsätts för skadligt buller eller skadliga vibrationer från järnvägen.
	H8 Sociala konsekvenser	Den nya järnvägen ska bidra till att upprätthålla eller utveckla förutsättningarna för goda livsmiljöer samt strukturer viktiga för den sociala sammanhållningen.
	H9 Förorenad mark	Den nya järnvägen ska bidra till att farliga ämnen inte sprids till omgivande luft, mark- eller vattenområden.
Naturresurs-hushållning	H10 Hållbart nyttjande av vatten	Den nya järnvägen ska bidra till ett långsiktigt hållbart nyttjande av vatten.
	H11 Naturresurser areella näringar	Den nya järnvägen ska bidra till ett långsiktigt hållbart resursanvändande av mark samt jordbruk, skogsbruk och vattennäringar.
	H12 Hållbar masshantering	Den nya järnvägen ska bidra till ett hållbart användande av materiella tillgångar, värdefulla ämnen och material.
	H13 Tysta områden	Den nya järnvägen ska så långt som möjligt anpassas med hänsyn till tysta områden.
Energi-effektivitet och klimat-neutralitet	H14 Utsläpp av växthusgaser	Den nya järnvägen lokaliseras och utformas för att bidra till att begränsa utsläpp av växthusgaser genom att anläggningsdelar som färdigställs efter år 2030 ska uppnå minst 50 % reduktion och anläggningsdelar som färdigställs efter år 2035 ska uppnå minst 80 % reduktion (jmf 2015).
	H15 Primärenergi-behov	Den nya järnvägen lokaliseras och utformas för att bidra till en effektiv energianvändning under anläggningens livscykel.

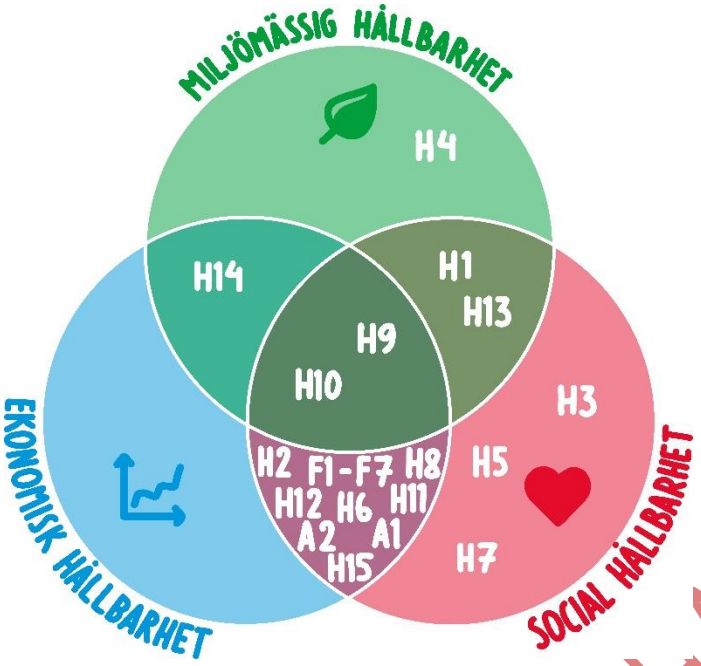
EJ FÄRDIGSTÄLD HANDLING

Inom ramen för lokaliseringsutredningen görs en projektanpassad integrerad hållbarhetsbedömning. Ramverket för denna är FN:s globala mål för hållbar utveckling (Agenda 2030). De globala hållbarhetsmålen innefattar de tre hållbarhetsdimensionerna; miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet, se vidare *PM Hållbarhet*.

Funktionsmålen och arkitekturmålen säkerställer att den nya järnvägen lokaliseras och utformas för att främja samhällsnytta. Funktionsmålen och arkitekturmålen är därmed en del av den sociala och ekonomiska hållbarhetsdimensionen.

Hänsynsmålen är fördelade över samtliga tre hållbarhetsdimensioner. Miljömässig och social hållbarhet är särskilt framträdande i hänsynsmålen inom målområde landskap. Hänsynsmålen inom målområdena hälsa och säkerhet, naturresurshushållning samt energieffektivitet och klimatneutralitet är relativt vitt spridda över dimensionerna, beroende på vad varje specifikt projektmål handlar om.

I Figur 4 har projektmålen placerats inom den eller de hållbarhetsdimensioner som de omfattas av.



Figur 4. Projektmålens förhållande till hållbarhetsdimensionerna. Flera av projektmålen omfattas av två eller tre hållbarhetsdimensioner och har därmed placerats i ytor där cirklarna överlappar varandra. För projektmålens benämning se Tabell 2.

Projektmålen ska kunna följa med projektet i kommande planering och genomförandefas. De har konkretiserats i utvärderingskriterier som är specifika för lokaliseringsutredningen och som tar fasta på vad som är möjligt och relevant att bedöma i detta skede av planeringsprocessen. Utvärderingskriterierna vägs samman för att ge en helhetsbild av respektive projektmål. Grundprincipen är att kriterierna värderas lika.

Utvärderingen av de nio projektmålen inom funktion och arkitektur har genomförts som potentialbedömningar med hjälp av utvärderingskriterier. Skalan för bedömning av funktions- och arkitekturmål framgår av Tabell 3.

Tabell 3. Skala för bedömning av potential för måluppfyllelse för funktions- och arkitekturmål.

Skala för potentialbedömning			
Mycket bra	**Bra**	**Acceptabel**	**Dålig**

De 15 projektmålen inom hänsynstagande till omgivningen har utvärderats som konsekvensbedömningar utifrån bedömningsgrunder med fokus på exempelvis särskilt betydelsefulla värden eller icke ersättningsbara värden (värden inom naturmiljöer, kulturmiljö, areella näringar, med mera). Bedömningarna för hänsynsmålen är gjorda på motsvarande vis som i projektets miljökonsekvensbeskrivning. Resultaten skiljer sig beroende på att projektmålutvärderingen har beaktat möjligheter att undvika det värsta utfallet inom respektive lokaliseringsalternativ. Bedömningen gäller därmed ett sannolikt utfall. Skalan för bedömning av hänsynsmålen H1-H13 framgår av Tabell 4 och för hänsynsmålen H14-H15 av Tabell 5.

FÄRDIGSTÄLD HANDLING

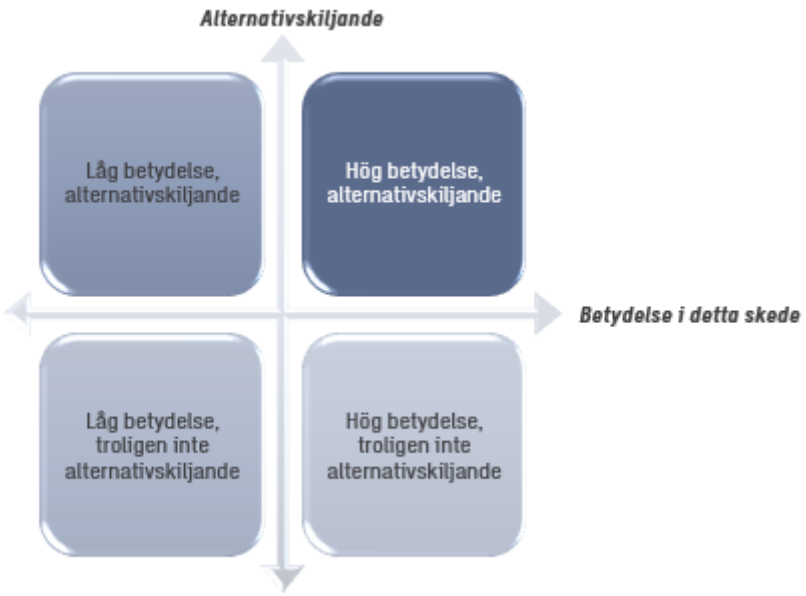
Tabell 4. Skala för bedömning av konsekvenser för projektmål H1-H13.

Skala för konsekvensbedömning						
Stor negativ	Måttlig – stor negativ	Måttlig negativ	Liten – måttlig negativ	Liten negativ	Ingen/ försumbar	Positiv

Tabell 5. Skala för bedömning av konsekvenser för projektmål H14-H15.

Lokaliseringsalternativet har reducerade förutsättningar att begränsa växthusgasutsläpp/primärenergibehov under anläggningsskedet.
Lokaliseringsalternativet har något reducerade förutsättningar att begränsa växthusgasutsläpp/primärenergibehov under anläggningsskedet.
Lokaliseringsalternativet har relativt goda förutsättningar att begränsa växthusgasutsläpp/primärenergibehov under anläggningsskedet.
Lokaliseringsalternativet har goda förutsättningar att begränsa växthusgasutsläpp/primärenergibehov under anläggningsskedet.

Projektmålen har vägts samman till resultat för målområden. Som huvudprincip har samtliga projektmål samma värde eller vikt. I en del fall har projektmålutvärderingen dock antingen inte gett alternativskiljande resultat eller påvisat små och likvärdiga effekter mellan lokaliseringsalternativen. I dessa fall har övriga projektmål inom målområdet tillåtits prägla bedömningen av hela målområdet. Principen framgår av Figur 5. De projektmål som är betydelsefulla i detta skede samt ger vägledning om skillnaderna mellan de olika lokaliseringsalternativen är i fokus i den samlade bedömningen.



Figur 5. Projektmålen kan sorteras utifrån deras betydelse i detta skede av planeringsprocessen samt i vilken grad de är alternativskiljande.

2.2. Metod för rangordning av lokaliseringsalternativ

De fem kvarstående lokaliseringsalternativen har rangordnats utifrån fyra övergripande, viktiga perspektiv. Därefter har en sammanvägd rangordning gjorts där de olika perspektiven har kombinerats. De viktiga perspektiven är som följer:

Funktion och arkitektur

- konkretiserat i nio projektmål inom målområdena *Restider*, *Kapacitet och robusthet*, *Stationslägen* samt *Arkitektur*.

Hänsynstagande till omgivning

- konkretiserat i 15 hänsynsmål inom målområdena *Landskap*, *Hälsa och säkerhet*, *Naturresurshushållning*, *Energieffektivitet och klimatneutralitet*.

Investeringskostnad och samhällsekonomisk nytta

- resonemang om nytta i förhållande till kostnader.

Förutsättningar för kommunal och regional acceptans

- utgörs av en avstämning mot yttranden från samrådsprocessen.

Avseende funktion och arkitektur samt hänsynstagande till omgivning har de olika projektmålen i grunden haft samma vikt. För omgivningspåverkan har dock en del projektmål fått större genomslag vid rangordningen än andra. Det gäller projektmål med dels betydande negativa konsekvenser, dels utfall som är tydligt alternativskiljande för valet av lokalisering. I synnerhet har stora negativa konsekvenser bedömts som särskilt viktiga att undvika.

Rangordningen har skett på högsta möjliga nivå (målområde), därefter har likvärdiga alternativ separerats med hjälp av nästa nivå (projektmål).

I arbetet med rangordning av lokaliseringsalternativen har resultaten verifierats med hjälp av känslighetsanalyser. I analyserna har enskilda kategorier av värden (projektmål) tilldelats en flera gånger högre värdering än övriga värden. Dessa känslighetsanalyser har visat att resultaten och rangordningen är robusta.

Förutsättningar för kommunal och regional acceptans har hanterats genom att förslag till rangordning stämts av mot yttranden i samrådsprocessen. Således innehåller detta perspektiv inte en fristående rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ.

2.3. Lokaliseringsalternativ

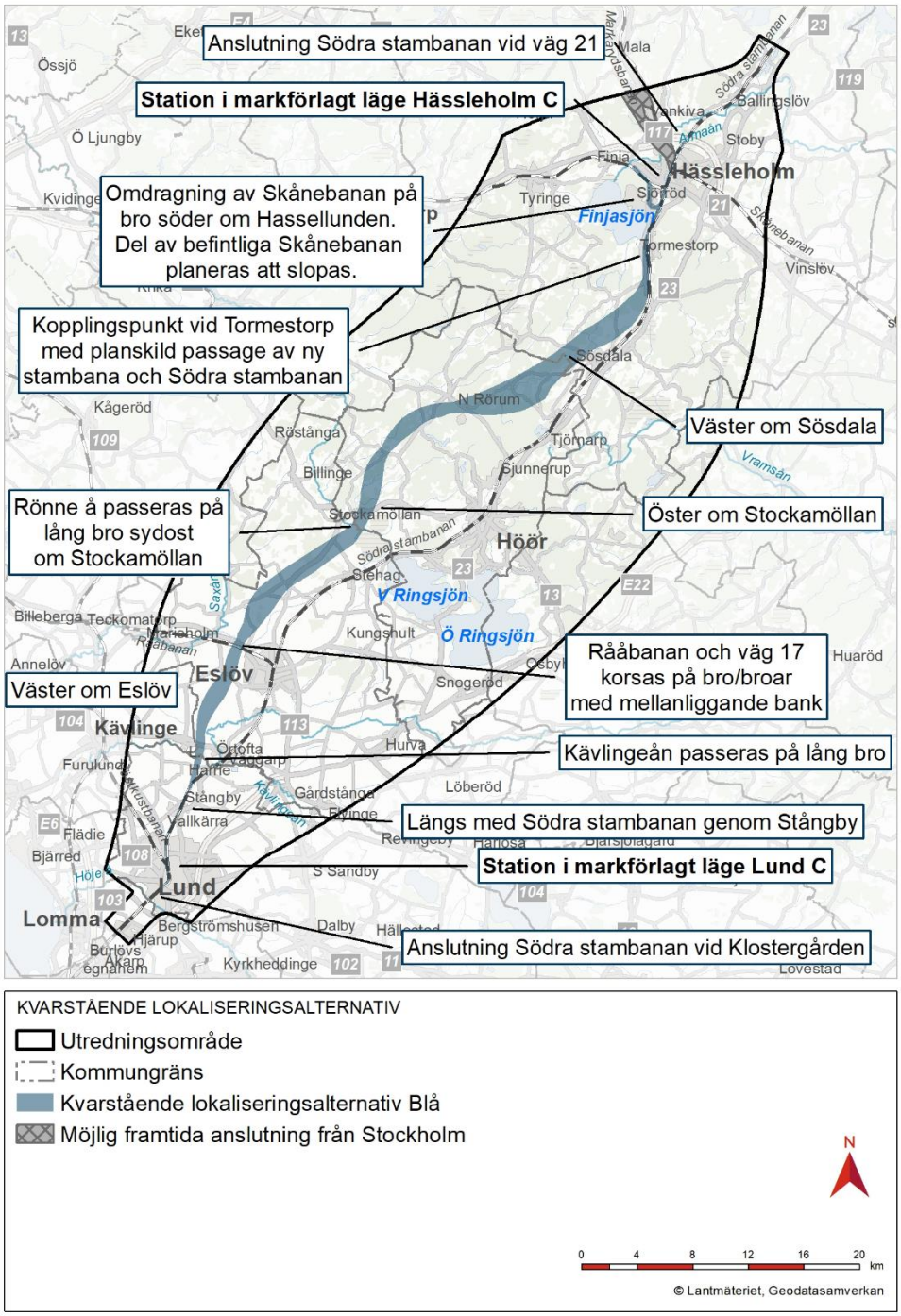
I kapitlet redovisas fem kvarstående lokaliseringsalternativ. Lokaliseringsalternativen rangordnas i kommande kapitel i denna PM.

De kvarstående lokaliseringsalternativen utgörs av kombinationer av korridoralternativ och omfattar stationslägen i Hässleholm respektive Lund samt korridor däremellan. Detta redovisas mer ingående i *Lokaliseringsutredningen*.

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

Lokaliseringsalternativ Blå

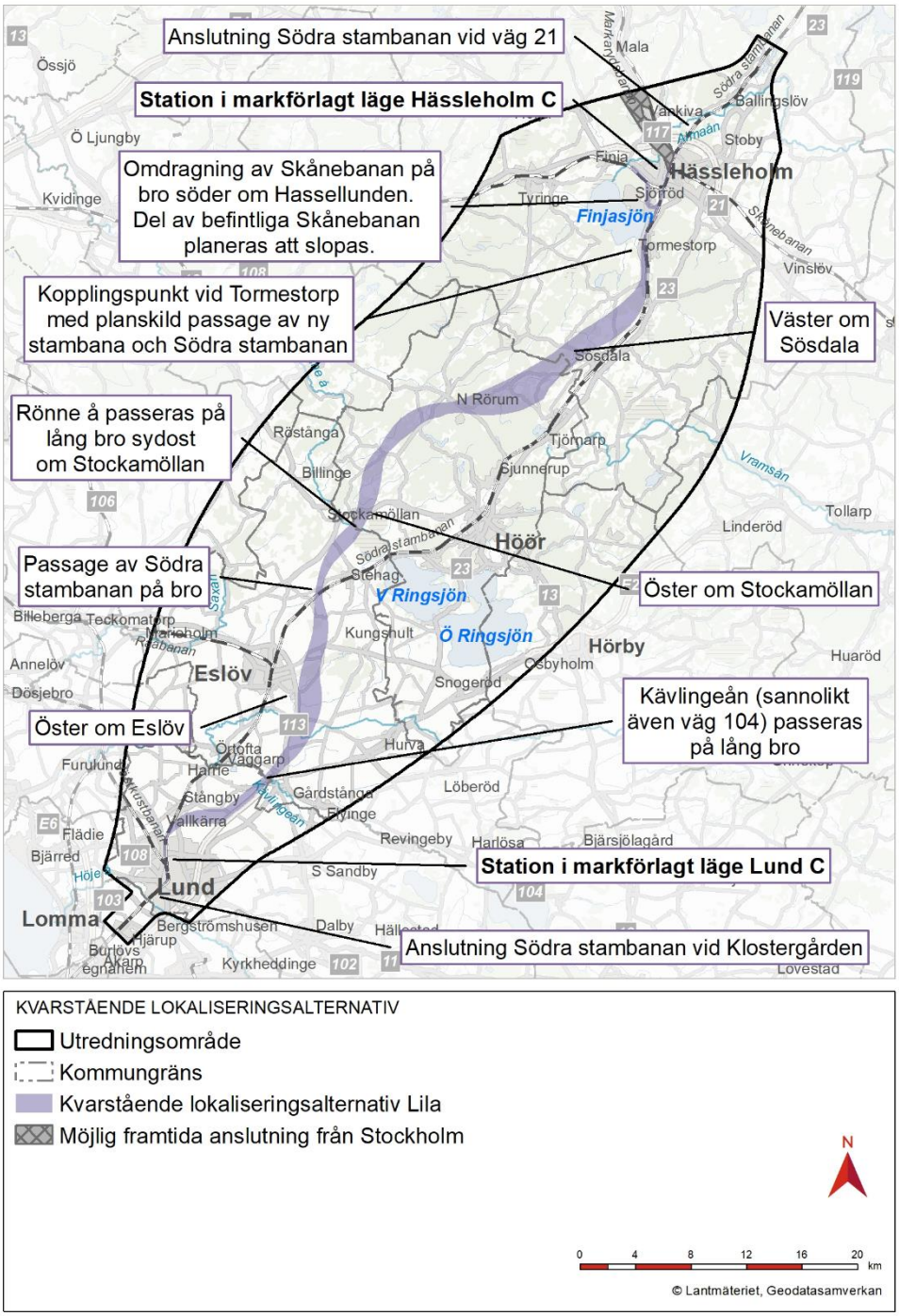
Lokaliseringsalternativ Blå visas i Figur 6 tillsammans med beskrivning av de viktigaste passagerna i landskapet och höjdlägen för stationerna.



Figur 6. Översikt över Lokaliseringsalternativ Blå. Informationen i bilden beskriver höjdlägen för stationerna i Hässleholm och Lund samt korridorens viktigaste passager genom landskapet.

Lokaliseringsalternativ Lila

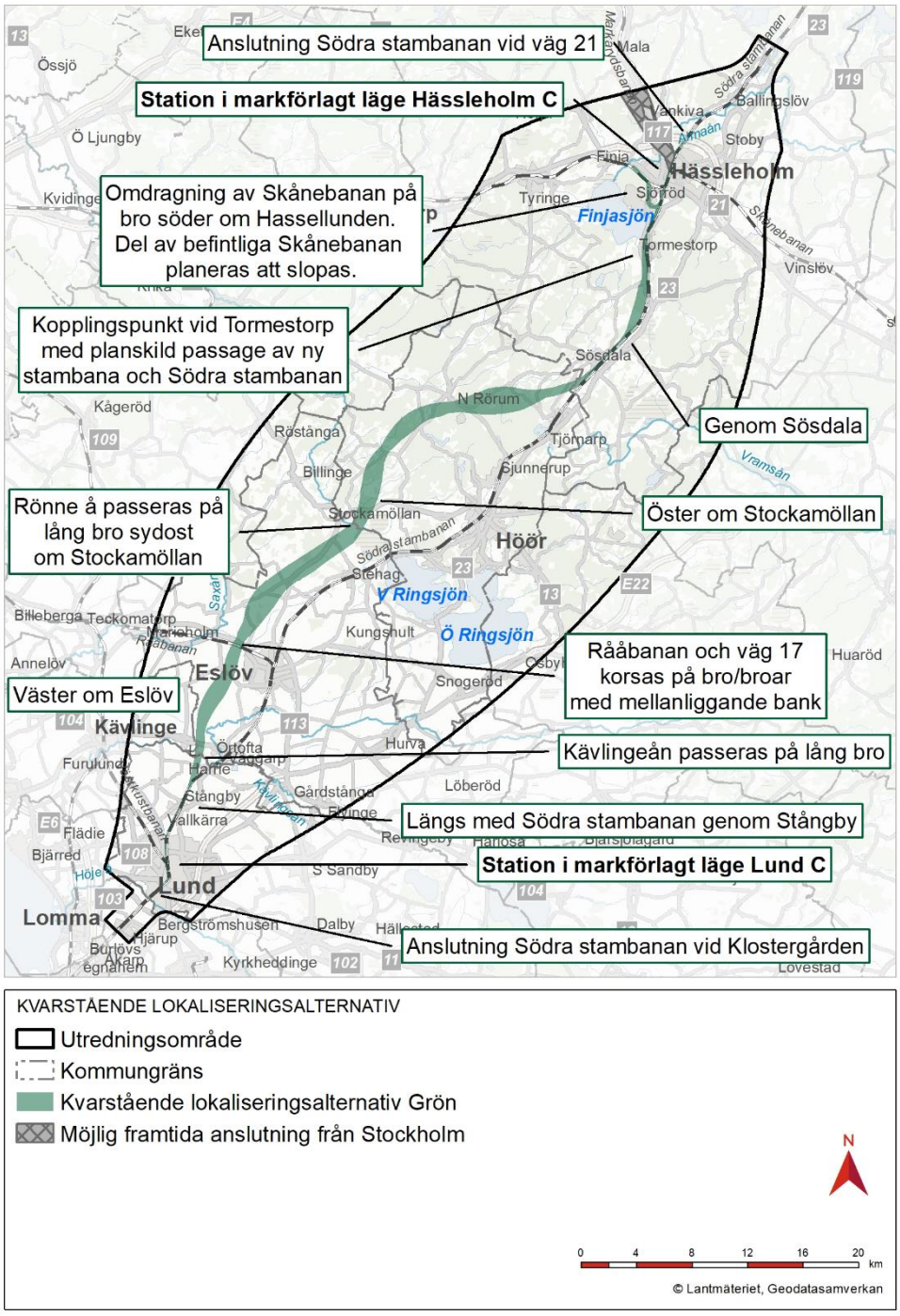
Lokaliseringsalternativ Lila visas i Figur 7 tillsammans med beskrivning av de viktigaste passagerna i landskapet och höjdlägen för stationerna.



Figur 7. Översikt över Lokaliseringsalternativ Lila. Informationen i bilden beskriver höjdlägen för stationerna i Hässleholm och Lund samt korridorens viktigaste passager genom landskapet

Lokaliseringsalternativ Grön

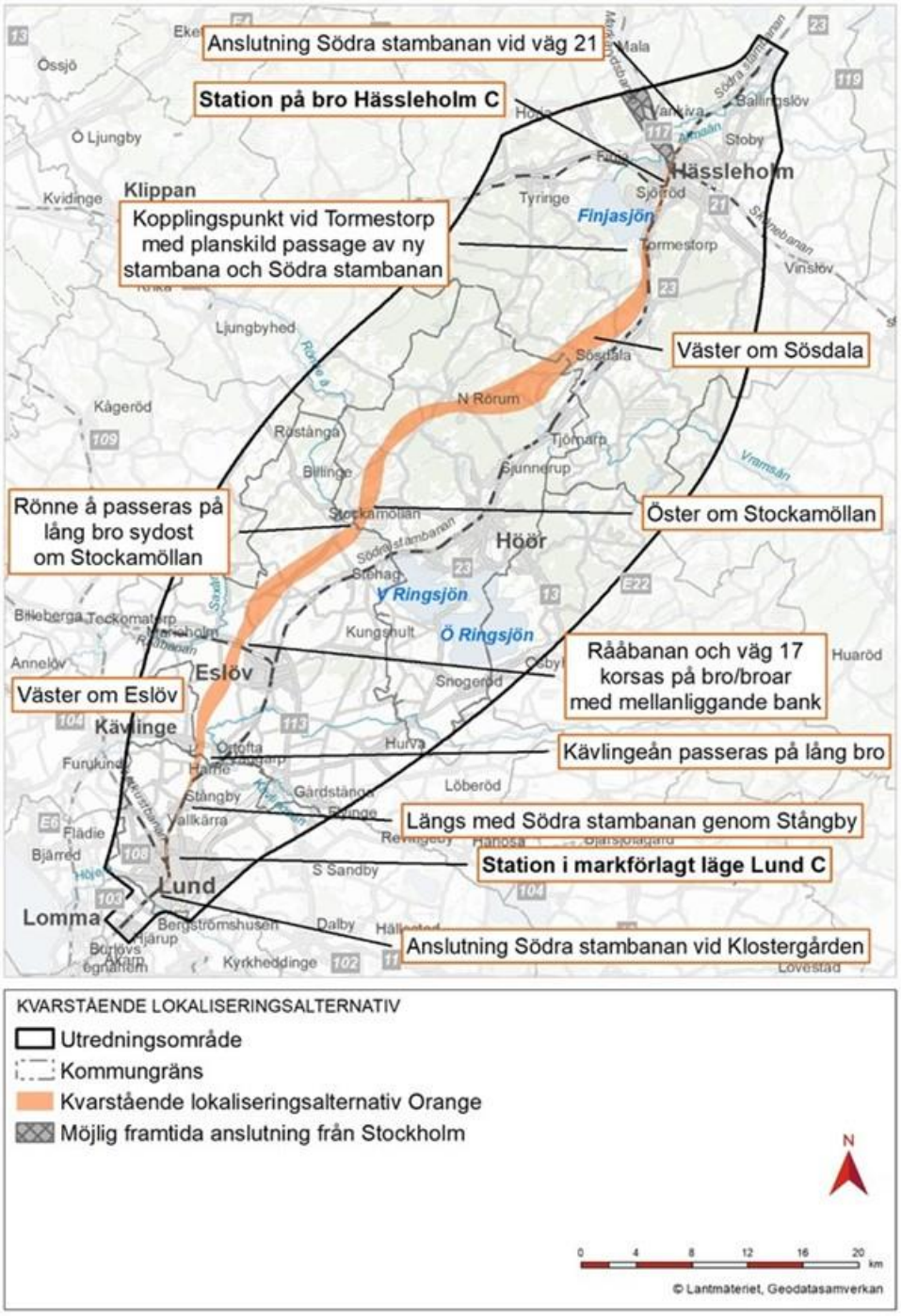
Lokaliseringsalternativ Grön visas i Figur 8 tillsammans med beskrivning av de viktigaste passagerna i landskapet och höjdlägen för stationerna.



Figur 8. Översikt över Lokaliseringsalternativ Grön. Informationen i bilden beskriver höjdlägen för stationerna i Hässleholm och Lund samt korridorens viktigaste passager genom landskapet.

Lokaliseringsalternativ Orange

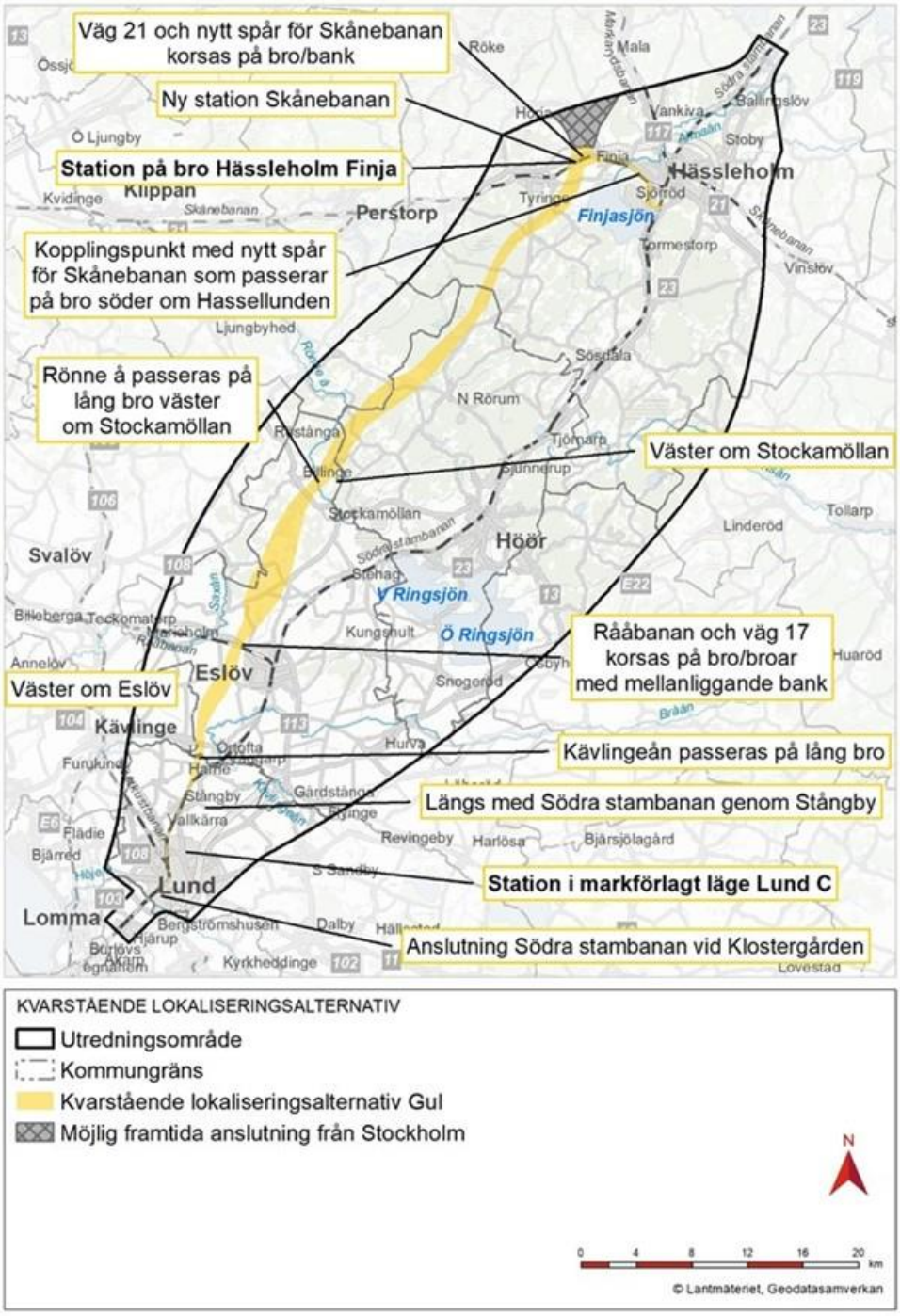
Lokaliseringsalternativ Orange visas i Figur 9 tillsammans med beskrivning av de viktigaste passagerna i landskapet och höjdlägen för stationerna.



Figur 9. Översikt över Lokaliseringsalternativ Orange. Informationen i bilden beskriver höjdlägen för stationerna i Hässleholm och Lund samt korridorens viktigaste passager genom landskapet.

Lokaliseringsalternativ Gul

Lokaliseringsalternativ Gul visas i Figur 10 tillsammans med beskrivning av de viktigaste passagerna i landskapet och höjdlägen för stationerna.



Figur 10. Översikt över Lokaliseringsalternativ Gul. Informationen i bilden beskriver höjdlägen för stationerna i Hässleholm och Lund samt korridorens viktigaste passager genom landskapet.

3. Viktiga perspektiv för rangordning av lokaliseringsalternativ

3.1. Funktion och arkitektur

Anläggningens funktion bedöms för att säkerställa ändamålet med den nya stambanan. Denna bedömning preciseras i fyra målområden *Restider*, *Kapacitet och robusthet*, *Stationslägen* och *Arkitektur*. Lokaliseringsalternativen behöver ha en sammantaget bra eller mycket bra potential kopplat till ändamålet för att säkerställa nyttan av investeringen i en ny stambana. Omgivningspåverkan av en ny järnväg i landskapet kommer att bli påtaglig oavsett lokaliseringsalternativ och det är därmed särskilt angeläget att de intrång som görs grundar för en bra funktion hos den nya anläggningen.

Tabell 6 visar resultatet av samlade bedömningar av lokaliseringsalternativens potential och förutsättningar inom funktion och arkitektur. Symbolerna i den andra kolumnen visar vilka hållbarhetsdimensioner som projektmålet bidrar till. Hjärtat avser den sociala dimensionen och diagrammet den ekonomiska.

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

Tabell 6. Projektmålsutvärdering och samlade bedömningar för lokaliseringsalternativen potential och förutsättningar inom funktion och arkitektur.

Målområde och projektmål	**Lokaliseringsalternativ**				
	Blå	**Lila**	**Grön**	**Orange**	**Gul**
Restider Sammanvägt	**Mycket bra**	**Bra**	**Mycket bra**	**Mycket bra**	**Bra**
Projektmål F1 Restider	Mycket bra	Bra	Mycket bra	Mycket bra	Bra
Kapacitet och robusthet Sammanvägt	**Mycket bra**	**Mycket bra**	**Mycket bra**	**Mycket bra**	**Mycket bra**
Projektmål F2 Kapacitet resandeutbyte	Mycket bra	Mycket bra	Mycket bra	Mycket bra	Mycket bra
Projektmål F3 Kapacitet övriga järnvägar	Mycket bra	Mycket bra	Mycket bra	Mycket bra	Mycket bra
Projektmål F4 Punktlighet	Bra	Bra	Bra	Bra	Bra
Stationslägen Sammanvägt	**Mycket bra**	**Mycket bra**	**Mycket bra**	**Bra**	**Acceptabel**
Projektmål F5 Hela-resan-perspektivet	Mycket bra	Mycket bra	Mycket bra	Mycket bra	Bra
Projektmål F6 Stort resandeunderlag	Mycket bra	Mycket bra	Mycket bra	Bra	Acceptabel
Projektmål F7 Upptagningsområde	Bra	Bra	Bra	Bra	Acceptabel
Arkitektur Sammanvägt	**Mycket bra**	**Mycket bra**	**Mycket bra**	**Bra**	**Acceptabel**
Projektmål A1 Arkitektur inom stationsmiljön	Mycket bra	Mycket bra	Mycket bra	Bra	Acceptabel
Projektmål A2 Stationsmiljöns möte med omgivningen	Mycket bra	Mycket bra	Mycket bra	Mycket bra	Acceptabel

EJ FÄRDIG

Sammantaget har samtliga lokaliseringsalternativ en bra eller mycket bra potential för målområde *Restider*. Därmed kan stationernas läge värderas relativt högre i jämförelsen mellan lokaliseringsalternativen genom de två målområdena *Stationslägen* och *Arkitektur*.

Lokaliseringsalternativ Blå och Grön har en mycket bra potential inom samtliga målområden med fokus på funktionen hos den nya stambanan; *Restider*, *Kapacitet och robusthet* samt *Stationslägen*. Dessutom bedöms de ha mycket bra potential inom målområde *Arkitektur*. Följaktligen har lokaliseringsalternativ Blå och Grön mycket goda förutsättningar att säkerställa ändamålet med den nya järnvägen.

Lokaliseringsalternativ Lila har en bra eller mycket bra potential inom målområdena med fokus på funktionen hos den nya stambanan; *Restider*, *Kapacitet och robusthet* samt *Stationslägen*. För målområde *Restider* har Lila bra potential, vilket beror på en relativt lång restid för fjärrtågen. Dessutom bedöms lokaliseringsalternativet ha mycket bra potential inom målområde *Arkitektur*. Följaktligen har lokaliseringsalternativ Lila goda till mycket goda förutsättningar att säkerställa ändamålet med den nya järnvägen.

Lokaliseringsalternativ Orange har en bra eller mycket bra potential inom målområdena med fokus på funktionen hos den nya stambanan; *Restider*, *Kapacitet och robusthet* samt *Stationslägen*. För målområde *Stationslägen* har Orange bra potential, vilket beror på att en broförlagd station i Hässleholm innebär särskilda utmaningar i det kommande arbetet med att uppnå en god orienterbarhet. De åtgärder som krävs för att uppnå en god orienterbarhet kan innebära större ingrepp eller förändringsbehov och riskerar att leda till kostnadsökningar och en sämre övergripande kostnadseffektivitet. Dessutom bedöms lokaliseringsalternativet ha bra potential inom målområde *Arkitektur*. Det beror på att en broförlagd station i Hässleholm medför tydliga utmaningar när det gäller att skapa goda samband mellan stationens olika delar. Integrering mellan ny och befintlig stationsmiljö riskerar att skapa komplicerade samband, otydliga riktningsförändringar samt svårhanterlig skala. En station på bro i centrala Hässleholm har särskilda behov av kopplingar, som exempelvis gångbroar och andra anslutningar, till sin direkta omgivande stadsmiljö och den befintliga stationsmiljön kring Södra stambanan. Dessa kopplingar blir komplexa och kostsamma eftersom stambanorna placeras i olika plan med mellanliggande planskild passage för resenärer. Utredning krävs i nästa skede av behovet av ytterligare planskildheter för resenärer samt för passage av Södra stambanan. Sammantaget har lokaliseringsalternativ Orange goda till mycket goda förutsättningar att säkerställa ändamålet med den nya järnvägen.

Lokaliseringsalternativ Gul har en bra potential inom målområde *Restid*. Restiden med snabba regionaltåg blir längre med det externa stationsläget i Finja. Avseende målområde *Kapacitet och robusthet* har Gul mycket bra potential. För målområde *Stationslägen* har alternativet endast acceptabel potential. Det externa stationsläget har en svag tillgänglighet för samtliga trafikslag utom personbil. Förutsättningarna att utveckla anslutande infrastruktur bedöms som svaga. Även för målområde *Arkitektur* har Gul endast acceptabel potential. Friheten att placera stationen utan direkta begränsningar i form av befintlig bebyggelse kan inte kompensera för att stationen saknar ett konstruktivt sammanhang. Utifrån enbart utvärderingen av funktionsmålen bedöms Gul ha acceptabla till bra förutsättningar att säkerställa ändamålet med den nya järnvägen. Denna bedömning studeras dock vidare i kapitel 3.3.

Lokaliseringsalternativ Blå och Grön har utifrån den samlade bedömningen och projektmålutvärderingen lika förutsättningar och potential inom funktion och arkitektur. Det som skiljer lokaliseringsalternativen åt är utvärderingskriterierna inom restid (projektmål F1). Lokaliseringsalternativ Blå rangordnas före Grön då förutsättningarna inom restid är bättre för samtliga utvärderingskriterier, se Tabell 7. Grön riskerar att inte

EJ FÄRDIGSTÄLD HANDLING

klara nivån bra potential för utvärderingskriteriet för direkttåg, då marginalen endast är en sekund (utfall 15 min 59 sekunder mot målet 16 minuter). Lokaliseringsalternativ Blå ger bäst förutsättningar inför fortsatt planering.

Tabell 7. Skillnader i restid mellan lokaliseringsalternativ Blå och Grön.

Utvärderingskriterier		**Lokaliseringsalternativ**	
		Blå	**Grön**
Höghastighetståg Hässleholm-Lund 19 min	söderut	17:29	17:43
	norrut	17:54	18:07
Snabba regionaltåg Hässleholm-Lund 23 min	söderut	20:46	21:04
	norrut	20:52	21:09
Direkttåg söderut 16 min		15:45	15:59
Direkttåg norrut 16:20		16:05	16:19

I Tabell 8 konkluderas ovanstående resonemang i en rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ utifrån potential och förutsättningar inom funktion och arkitektur.

Tabell 8. Förslag på rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ utifrån potential och förutsättningar inom funktion och arkitektur.

Rangordningsförslag ***Funktion och arkitektur***	**Lokaliseringsalternativ**				
	1	**2**	**3**	**4**	**5**
	Blå	**Grön**	**Lila**	**Orange**	**Gul**

EJ FÄRDIGSTÄLLT HANDLING

3.2. Hänsynstagande till omgivning

Hänsynsmålens primära syfte är att värna de värden som finns i utredningsområdet från den negativa påverkan som den nya järnvägen kan medföra. Dessa negativa effekter är exempelvis intrång, fragmentering, barriäreffekter och buller. De femton hänsynsmålen grupperas i målområdena *Landskap, Hälsa och säkerhet, Naturresurshushållning* samt *Energieffektivitet och klimatneutralitet*.

Tabell 9 visar resultatet av samlade bedömningar av lokaliseringsalternativens konsekvenser för målområdena inom omgivningspåverkan/hänsynstagande. Symbolerna i den andra kolumnen visar vilka hållbarhetsdimensioner projektmålet bidrar till. Bladet avser den ekologiska dimensionen, hjärtat den sociala och diagrammet den ekonomiska dimensionen.

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

Tabell 9. Samlade bedömningar av lokaliseringsalternativens grad av konsekvens för omgivningspåverkan.

Målområde och projektmål	**Lokaliseringsalternativ**				
	Blå	**Lila**	**Grön**	**Orange**	**Gul**
Landskap Sammanvägt	**Måttlig-stor**	**Stor**	**Måttlig-stor**	**Måttlig-stor**	**Måttlig-stor**
Projektmål H1 Landskap	Måttlig-stor	Stor	Måttlig	Måttlig-stor	Stor
Projektmål H2 Fysisk Planering	Måttlig	Måttlig	Stor	Måttlig-stor	Liten-måttlig
Projektmål H3 Kulturmiljö	Måttlig-stor	Måttlig	Stor	Måttlig-stor	Stor
Projektmål H4 Naturmiljö	Måttlig-stor	Stor	Måttlig-stor	Måttlig-stor	Måttlig
Projektmål H5 Rekreation och friluftsliv	Måttlig-stor	Stor	Måttlig	Liten-måttlig	Stor
Hälsa och säkerhet Sammanvägt	**Måttlig**	**Måttlig-stor**	**Måttlig**	**Måttlig**	**Måttlig-stor**
Projektmål H6 Trafiksäkerhet	Positiv	Positiv	Positiv	Positiv	Positiv
Projektmål H7 Buller och vibrationer	Liten	Liten-måttlig	Liten-måttlig	Liten	Måttlig-stor
Projektmål H8 Sociala konsekvenser	Måttlig-stor	Stor	Måttlig-stor	Måttlig-stor	Måttlig-stor
Projektmål H9 Förorenad mark	Liten-måttlig	Liten-måttlig	Måttlig	Liten-måttlig	Liten
Naturresurshushållning Sammanvägt	**Måttlig**	**Måttlig-stor**	**Måttlig**	**Måttlig**	**Måttlig-stor**
Projektmål H10 Hållbart nyttjande av vatten	Liten-måttlig	Liten-måttlig	Liten-måttlig	Liten-måttlig	Liten-måttlig
Projektmål H11 Naturresurser areella näringar	Måttlig-stor	Stor	Måttlig-stor	Måttlig-stor	Måttlig-stor
Projektmål H12 Hållbar masshantering	Måttlig-stor	Stor	Måttlig-stor	Måttlig-stor	Stor
Projektmål H13 Tysta områden	Liten-måttlig	Liten-måttlig	Liten-måttlig	Liten-måttlig	Måttlig-stor
Energieffektivitet och klimatneutralitet Sammanvägt	**Reducerade förutsättningar**	**Något reducerade förutsättningar**	**Reducerade förutsättningar**	**Reducerade förutsättningar**	**Goda förutsättningar**
Projektmål H14 Utsläpp av växthusgaser	Reducerade förutsättningar	Något reducerade förutsättningar	Reducerade förutsättningar	Reducerade förutsättningar	Goda förutsättningar
Projektmål H15 Primärenergibehov	Reducerade förutsättningar	Något reducerade förutsättningar	Reducerade förutsättningar	Reducerade förutsättningar	Goda förutsättningar

EJ FÄRDIGS

Samtliga lokaliseringsalternativ innebär en omfattande omgivningspåverkan. Dock skiljer den sig mellan lokaliseringsalternativen på ett sådant sätt att en del alternativ har större konsekvenser för exempelvis landskapet och naturmiljö, medan andra har en större konsekvens för jordbruksmarken eller kulturmiljövärden.

Målområde *Energieffektivitet och klimatneutralitet* får en begränsad påverkan på rangordningen. Skillnaden mellan bästa alternativ (Gul) och sämsta alternativ (Blå, Grön, Orange) är cirka 20 % när det gäller utsläpp av klimatgaser respektive energiförbrukning i byggskedet. Om projektmålen nås i byggskedet kommer anläggningen att byggas med 50–80 % mindre utsläpp av klimatgaser (jämfört med år 2015). Då blir

skillnaden mellan alternativen i storleksordningen 5–10 %. Eftersom beräkningarna bygger på en representativ placering av järnvägen kan skillnaderna mellan placeringar inom ett lokaliseringsalternativ vara större än mellan lokaliseringsalternativen. Fördelen för Gul kan delvis motverkas av behov av anslutande infrastruktur till det externa stationsläget i Finja.

Den samlade bedömningen visar att lokaliseringsalternativen Lila och Gul är tydligt sämre än Blå, Grön och Orange baserat på graden av konsekvens inom målområdena *Hälsa och säkerhet* och *Naturresurshushållning*. Lila och Gul får där måttlig-stor konsekvens, medan övriga alternativ ger måttlig konsekvens. Avseende *Hälsa och säkerhet* innebär alternativ Gul en större negativ konsekvens för buller (projektmål H7). Detta beror på att ljudnivån i nollalternativet är lägre i denna korridor än för övriga lokaliseringsalternativ och bostadsbebyggelsen utspridd. Alternativ Gul bedöms därmed medföra flest antal bostäder som kan komma att utsättas för en ökning av ljudnivån med mer än 3 dBA. Lokaliseringsalternativ Lila ger en stor negativ konsekvens för flest särskilt utpekade sociala värden av samtliga alternativ (projektmål H8). För målområde *Naturresurshushållning* är Lila sämre än samtliga övriga alternativ avseende konsekvenser för den nationellt värdefulla jordbruksmarken, vilket beror på att ett mer omfattande jordbruksområde berörs (projektmål H11).

Lokaliseringsalternativ Gul och Lila är betydligt sämre än Blå, Grön och Orange när det gäller förutsättningar för en hållbar masshantering under byggfasen (projektmål H12). Gul ger upphov till ungefär 25 % mer massor att hantera/transportera än övriga alternativ. Både Gul och Lila skapar ett betydligt större behov av transporter till och från anläggningen än Blå, Grön och Orange, vilka har bättre förutsättningar att omfördela massor mellan anläggningens delar.

För lokaliseringsalternativ Lila förstärks skillnaden mot övriga lokaliseringsalternativ genom en stor negativ konsekvens för målområde *Landskap*. Det är enbart Lila som får denna samlade bedömning inom målområdet. Den primära anledningen är en sträckning öster om Eslöv som påverkar fler värden i landskapet. Lila ger stor negativ konsekvens för landskapet (projektmål H1), naturmiljöer (projektmål H4) samt rekreation och friluftsliv (H5). Som en konsekvens av utfallet för målområde Landskap blir Lila även sammantaget sämre än Gul när det gäller omgivningspåverkan.

Lokaliseringsalternativen Gul och Lila är något bättre än övriga alternativ inom målområde *Energieffektivitet och klimatneutralitet*. Detta bedöms dock inte kompensera för det faktum att de båda alternativen är tydligt sämst baserat på övriga målområden inom omgivningspåverkan/hänsynstagande.

Lokaliseringsalternativen Orange, Blå och Grön får samma samlade bedömningar på målområdesnivå avseende hänsynstagande. Genom att studera utfallet för projektmålen kan alternativen dock skiljas åt i rangordningen.

Lokaliseringsalternativ Grön bedöms sämre än Orange och Blå då det ger stor negativ konsekvens för fysisk planering (projektmål H2) och kulturmiljövärden (H3). Det beror på passagen genom Sösdala, vilken innebär ett betydande intrång i samlad bebyggelse. Samlad bebyggelse har ingått i de så kallade 1:a hänsynstagandena i lokaliseringsutredningen, vilket omfattar värden som har bedömts så värdefulla och/eller känsliga att inget lokaliseringsalternativ ska påverka dem. Dragningen genom Sösdala har varit ett undantag från det 1:a hänsynstagandet med anledning av önskemål från Hässleholms kommun att

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

studera om det trots allt skulle vara en möjlig lösning. Bedömningen är följaktligen att Grön skulle vara ett möjligt alternativ, men med så stora negativa konsekvenser att lokaliseringsalternativet blir sämre än Orange och Blå, vilka passerar väster om Sösdala. De något mindre allvarliga konsekvenserna för Grön avseende hänsynstagande till landskap (projektmål H1) samt rekreation och friluftsliv (H5) förändrar inte helhetsbedömningen. Passagen väster om Sösdala är även den tydligt utmanande, men förutsättningarna bedöms mer gynnsamma. Detta beror framför allt på att den breda korridoren ger möjligheter att i nästa skede finna en placering av järnvägen som kan beakta vissa av värdena i korridoren.

Avslutningsvis bedöms lokaliseringsalternativ Orange bättre än Blå beroende på ett tydligt större hänsynstagande till det tätortsnära rekreationsområdet vid Hässleholmsgården som ingår i riksintresse för friluftsliv Hovdala-Finjasjön (projektmål H5). Stationsläget på bro i Hässleholm innebär samtidigt att den nya järnvägen blir mycket dominant i sin omgivning och bryter den visuella kopplingen mellan stadens sidor samt ger stora konsekvenser för stadsbilden (projektmål H1). Den upphöjda järnvägen kan ge stor negativ påverkan på stadens karaktär (projektmål H2).

För att ge en ytterligare kompletterande bild beskrivs de mest betydelsefulla och alternativskiljande aspekterna för lokaliseringsalternativen nedan. Alternativen är ordnade från sämst till bäst baserat på den samlade bedömningen ovan.

Lila: Alternativet passerar väster om Sösdala med stora utmaningar och påverkar det tätortsnära rekreationsområdet vid Hässleholmsgården som ingår i riksintresset för rekreation och friluftsliv Hovdala-Finjasjön. Passage öster om Eslöv innebär en större påverkan på rekreation och friluftsliv samt nationellt värdefull jordbruksmark än övriga alternativ. Lila ger upphov till sex stora negativa konsekvenser för landskap (H1), naturmiljöer (H4), rekreation och friluftsliv (H5), särskilt utpekade sociala värden (H8), jordbruksmark (H11) samt hållbar masshantering (H12). Lila bedöms även ge risk för påtaglig skada efter anpassningar och skyddsåtgärder inom projektmål H3 Kulturmiljö på riksintresset Lund samt inom projektmål H4 Naturmiljö på riksintresset Hemmingsberga.

Gul: Alternativet påverkar det tätortsnära rekreationsområdet vid Hässleholmsgården som ingår i riksintresset för rekreation och friluftsliv Hovdala-Finjasjön. Gul skapar intrång och stor påverkan i områden opåverkade av större infrastruktur, samt en påtaglig påverkan väster om Stockamöllan vid korsningen med Rönne å. Gul ger upphov till fyra stora negativa konsekvenser för landskap (H1), kulturmiljövärden (H3), rekreation och friluftsliv (H5) samt hållbar masshantering (H12). Gul bedöms även ge risk för påtaglig skada efter anpassningar och skyddsåtgärder inom projektmål H3 Kulturmiljö på riksintressena Lackalänga-Västra Hoby, Svenstorp-Hviderup-Flyinge-Västra Hoby och Lund, inom projektmål H4 Naturmiljö på riksintresset Rönne ås dalgång samt inom projektmål H5 Rekreation och friluftsliv på riksintresset Hovdala-Finjasjön.

Grön: Intrång i Sösdala, vilket bedöms ge större negativa konsekvenser än passagen väster om orten. Korridoren är här smal för att undvika stora fysiska intrång i tätorten Sösdala. Den smala korridoren ger små möjligheter att i nästa skede finna en placering av järnvägen som kan beakta värdena i korridoren och dess omgivning. Alternativet påverkar det tätortsnära rekreationsområdet vid Hässleholmsgården som ingår i riksintresset för rekreation och friluftsliv Hovdala-Finjasjön. Grön ger upphov till två stora negativa konsekvenser för fysisk planering (H2) samt kulturmiljövärden (H3). Grön bedöms även ge risk för påtaglig skada efter anpassningar och skyddsåtgärder inom projektmål H3

EJ FÄRDIGSTÄLD HANDLING

Kulturmiljö på riksintressena Lackalänga-Västra Hoby, Svenstorp-Hviderup-Flyinge-Västra Hoby och Lund samt inom projektmål H4 Naturmiljö på riksintresset Ella.

Blå: Alternativet passerar väster om Sösdala med stora utmaningar och påverkar det tätortsnära rekreationsområdet vid Hässleholmsgården som ingår i riksintresset för rekreation och friluftsliv Hovdala-Finjasjön. Blå ger inte stor negativ konsekvens för något projektmål. Blå bedöms även ge risk för påtaglig skada efter anpassningar och skyddsåtgärder inom projektmål H3 Kulturmiljö på riksintressena Lackalänga-Västra Hoby, Svenstorp-Hviderup-Flyinge-Västra Hoby och Lund.

Orange: Alternativet passerar väster om Sösdala med stora utmaningar. Orange ger inte stor negativ konsekvens för något projektmål. Orange bedöms även ge risk för påtaglig skada efter anpassningar och skyddsåtgärder inom projektmål H3 Kulturmiljö på riksintressena Lackalänga-Västra Hoby, Svenstorp-Hviderup-Flyinge-Västra Hoby och Lund.

Resultatet har analyserats utifrån hur robust det är för kraftigt ändrade värderingar av enskilda projektmål och värden. Känslighetsanalysen fokuserar främst på icke ersättningsbara värden (värden inom naturmiljöer, kulturmiljö, areella näringar, med mera) som skulle kunna påverka den övergripande rangordningen.

- Om H3 Kulturmiljö värderas fem gånger högre blir lokaliseringsalternativen Orange, Blå och Lila bäst och likvärdiga.

- Om H4 Naturmiljö värderas fem gånger högre blir lokaliseringsalternativ Lila sämst, medan övriga alternativ blir förhållandevis likvärdiga.

- Om H7 Buller värderas fem gånger högre blir lokaliseringsalternativ Gul kraftigt sämst, medan Orange och Blå bäst. (Bullerstörningar kan motverkas med bullerskydd och är därmed inte att betrakta som ett icke ersättningsbart värde.)

- Om H11 Naturresurser areella näringar, som avser nationellt viktiga värden i form av högklassig jordbruksmark, värderas högre förstärks slutsatsen om att Lila är sämst inom hänsynstagande till omgivningen.

Känslighetsanalysen visar att konsekvenserna av de olika lokaliseringsalternativen och rangordningen dem emellan är robust. Även kraftigt högre värderingar av enskilda projektmål ger inte större förändringar av rangordningen. Det beror på att den samlade bedömningen bygger på värderingar av en stor mängd olika värden och effekter samt att känslighetsanalysen pekar i skilda riktningar för olika projektmål.

I Tabell 10 konkluderas ovanstående resonemang i en rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ utifrån graden av konsekvens för omgivningspåverkan.

Tabell 10. Förslag på rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ utifrån grad av konsekvens för omgivningspåverkan.

Rangordningsförslag ***Hänsynstagande***	**Lokaliseringsalternativ**				
	1	**2**	**3**	**4**	**5**
	Orange	**Blå**	**Grön**	**Gul**	**Lila**

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

3.3. Investeringskostnad och samhällsnytta

Investeringskostnaden samt den samhällsekonomiska nyttan för de fem kvarstående lokaliseringsalternativen visas i Tabell 11. Bedömningen av investeringskostnad och samhällsnytta baseras på fastlagda förutsättningar och avgränsningar för projektet ny stambana Hässleholm-Lund. Dessa bygger på såväl Trafikverkets generella arbetssätt som projektets specifika sammanhang. Investeringskostnaden är angiven som samhällsekonomisk investeringskostnad.[1] Den samhällsekonomiska nyttan är uppräknad med cirka 20 % relativt tidigare analys från åtgärdsplaneringen år 2021.[2] Den tidigare analysen underskattar nyttorna, bland annat på grund av något längre restider, ett mindre trafikutbud samt att utrikes tågresor inte fångats fullt ut.

Tabell 11. Investeringskostnad och samhällsekonomisk nytta för lokaliseringsalternativen.

Investeringskostnad och samhällsekonomisk nytta	**Lokaliseringsalternativ**				
	Blå	**Lila**	**Grön**	**Orange**	**Gul**
Investeringskostnad (Samhällsekonomisk investeringskostnad, Mdr sek)	40,7	41,9	42,6	43,0	35,3
Samhällsekonomisk nytta (Mdr sek)	10,4	9,1	10,0	11,0	5,1
Samhällsnytta/investeringskostnad (Nuvärdeskvot)	**0,26**	**0,22**	**0,24**	**0,26**	**0,15**

Lokaliseringsalternativ Gul har tydligt lägst *investeringskostnad*, medan alternativ Orange har den högsta kostnaden. Lokaliseringsalternativ Grön har nästan lika hög kostnad som Orange. Lila har en något lägre investeringskostnad och Blå ytterligare lägre kostnad.

Investeringskostnaden för Orange är cirka 2,3 miljarder kronor högre än för Blå. För lokaliseringsalternativ Orange ökar dessutom investeringskostnaden relativt Blå och övriga lokaliseringsalternativ när den nya stambanan ska fortsätta norrut. Merkostnaden beror på att en bro måste byggas från stationsläget i Hässleholm till marknivå. Merkostnaden ingår inte i de belopp som angetts i detta kapitel och mer än fördubblar skillnaden i kostnad mellan Orange och Blå. Däremot har nyttan beräknats med utgångspunkt i ett fullt utbyggt system, varför denna inte ökar när banan förlängs norrut.

Restiden för resenärerna är den dominerande delen av den *samhällsekonomiska nyttan* och det som ger alternativskiljande utfall. Lokaliseringsalternativ Gul med externt stationsläge i Hässleholm Finja får en hälften så stor nytta som övriga lokaliseringsalternativ. Det externa stationsläget ger resenärer med anslutande resa i och kring Hässleholm en avsevärt längre total restid. Även alternativ Lila tappar restidsnytta jämfört med övriga alternativ på grund

[1] Samhällsekonomisk investeringskostnad avviker från den nominella investeringskostnaden genom att vara nuvärdesberäknad (diskonterad) samt omfatta den så kallade skattefaktorn.

[2] Trafikverket (2021). JSY1825, 2021-11-30

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

av en längre restid för både nationella och regionala resor. Skillnaden mellan Blå, Grön och Orange är i sammanhanget förhållandevis liten.

I Tabell 11 framgår också en *kvot mellan samhällsnytta och investeringskostnad*. Kvoten sätter samhällsnyttan i relation till investeringskostnaden. Ju högre kvoten är, desto större samhällsnytta erhålls i förhållande till investeringskostnaden. Kvoten visar att lokaliseringsalternativ Blå och Orange har den största nyttan i relation till investeringskostnaden. Grön och Lila har något lägre kvoter, men skillnaderna är små. Däremot är kvoten för Gul betydligt lägre. Det innebär följande:

- Gul är bäst i ett scenario där *investeringskostnad* utgör en kritisk faktor för projektets genomförande. Gul är däremot tydligt sämst avseende samhällsnytta och likaså när det gäller samhällsnytta i relation till investeringskostnad.

- Blå och Orange är bäst avseende *samhällsnytta* och ger även den högsta samhällsnyttan i relation till investeringskostnad.

- Orange har en investeringskostnad som är cirka 2,3 miljarder kronor högre än Blå. Skillnaden mer än fördubblas när den nya stambanan ska fortsätta norrut. Orange placeras därmed efter Blå i rangordningen.

Den samhällsekonomiska nyttan är det bästa tillgängliga sättet att kvantifiera uppfyllelsen av ändamålet. Bedömd nytta visar att lokaliseringsalternativ Blå, Lila, Grön och Orange har bra till mycket bra potential att uppfylla ändamålet med den nya stambanan. Lokaliseringsalternativ Gul med externt stationsläge i Hässleholm Finja får en hälften så stor samhällsekonomisk nytta som övriga lokaliseringsalternativ. Det externa stationsläget ger resenärer med anslutande resa i och kring Hässleholm en avsevärt längre total restid. Investeringskostnaden för Gul är lägre än för övriga lokaliseringsalternativ, men relationen mellan samhällsnytta och investeringskostnad är samtidigt betydligt lägre än för övriga alternativ.

Med hänsyn till den tydligt lägre samhällsekonomiska nyttan kan lokaliseringsalternativ Gul inte anses uppfylla ändamålet i tillräcklig hög grad för att motivera investeringen och konsekvenserna för de värden som finns konkretiserade i hänsynsmålen. Detta innebär att alternativ Gul inte uppfyller kraven för att rangordnas. För att tydliggöra skillnaden mellan lokaliseringsalternativ i olika korridorer och med olika stationslägen har alternativet ändå tagits med.

I Tabell 12 konkluderas ovanstående resonemang i en rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ utifrån investeringskostnad och samhällsnytta.

Tabell 12. Förslag på rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ utifrån investeringskostnad och samhällsnytta.

Rangordningsförslag ***Investeringskostnad och samhällsnytta***	**Lokaliseringsalternativ**				
	1	**2**	**3**	**4**	**5**
	Blå	**Orange**	**Grön**	**Lila**	**Gul**

EJ FÄRDIGSTÄLD HANDLING

3.4. Förutsättningar för kommunal och regional acceptans

Under lokaliseringsutredningen har projektet haft samråd med berörda parter och intressenter. Dels i form av tre allmänna samråd, dels genom ett flertal möten med tjänstepersoner från respektive part. Främst berörda är kommunerna i Hässleholm, Höör, Eslöv och Lund samt Region Skåne och Länsstyrelsen Skåne. Projektet är nu framme vid det fjärde och sista allmänna samrådet inom ramen för lokaliseringsutredningen. Efter detta samråd så kommer texten i kapitlet om *Förutsättningar för kommunal och regional acceptans* eventuellt att uppdateras med relevant information från yttrandena.

Nedan återges resonemang och slutsatser från yttranden i samrådsprocessen, fram till och med det tredje samrådet, som är viktiga för förståelsen av omvärldens uppfattning om projektet. Redogörelsen bygger på yttranden som är relevanta för kvarstående lokaliseringsalternativ. Det ska noteras att kommunerna Hässleholm, Höör och Eslöv inte ställer sig bakom några av sträckningarna som presenterades i samråd 3.

Nio skånska kommuner; Hässleholm, Kristianstad, Östra Göinge, Höör, Hörby, Eslöv, Kävlinge, Lund, Malmö, samt Region Skåne uttrycker en tydlig preferens för centrala stationslägen i Hässleholm och Lund. Argumentet är att projektet ska generera största möjliga samhällsnytta ur ett resandeperspektiv och bidra till regional utveckling genom integration av arbetsmarknaderna i nordöstra och sydvästra Skåne. Resonemanget kopplar väl till projektets ändamål. I linje med detta finns ett stort motstånd mot ett externt stationsläge i Hässleholm väster om Finja. Stationsläget bedöms ha en mycket lägre potential att bidra till attraktivitet, samhällsnytta och utveckling. Följaktligen saknas acceptans för lokaliseringsalternativ Gul.

Eslövs kommun är något mer negativ till en sträckning öster om tätorten än väster om tätorten, bland annat på grund av risk för påverkan på tätortsnära rekreationsvärden. Kommunens ställningstagande från samråd 3 är att lokaliseringsalternativ öster om Eslöv inte ses som genomförbara.

Lunds stad är tydliga med att projektets inriktning borde vara mot en centralt belägen station i Lund. Vidare norrut vill Lunds stad se utbyggnad av ny stambana centralt genom Stångby längs med Södra stambanan och därmed inte österut mot E22. Lunds stad menar att en sträckning öster om Stångby mot E22 skapar ny barriär i åkerlandskapet och påverkar ett antal utpekade värden som är viktiga för tätorten.

Följaktligen saknas acceptans för lokaliseringsalternativ Lila hos de kommuner som är särskilt berörda av sträckningen.

Sammantaget uppfyller lokaliseringsalternativen Blå, Orange och Grön det tydliga önskemålet om centrala stationslägen. Alternativ Gul saknar acceptans. Lokaliseringsalternativ Lila bedöms ha sämre förutsättningar för acceptans än alternativen Blå, Orange och Grön, vilka passerar väster om Eslöv.

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

4. Utkast förslag till rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ

Baserat på värderingen av viktiga perspektiv i kapitel 3 har ett utkast till förslag till rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ tagits fram. Utkastet till förslag utgör en sammanvägd bedömning av lokaliseringsalternativens samlade konsekvenser avseende funktion och arkitektur, hänsynstagande till omgivningen samt samhällsnytta och investeringskostnad. Rangordningsförslaget har stämts av mot förutsättningar för kommunal och regional acceptans utifrån yttranden i samråd 3. Utkastet till förslag till rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ samråds med berörda parter under lokaliseringsutredningens fjärde allmänna samråd. Efter samrådet kommer förslaget till rangordning att sammanställas med hänsyn till inkomna yttranden.

I Tabell 13 redovisas utkastet till förslag till rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ.

Tabell 13. Utkast till förslag på rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ utifrån funktion och arkitektur, hänsynstagande till omgivningen samt samhällsnytta och investeringskostnad.

Rangordning	**Lokaliseringsalternativ**				
	Blå	**Orange**	**Grön**	**Lila**	**Gul**
Sammanvägt rangordningsförslag	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Funktion och arkitektur	**1**	**4**	**2**	**3**	**5**
Hänsynstagande till omgivning	**2**	**1**	**3**	**5**	**4**
Investeringskostnad och samhällsnytta	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**

Lokaliseringsalternativ Blå rangordnas högst av de kvarstående alternativen. Blå placerar sig högt i samtliga perspektiv och rangordnas därför sammantaget högst av samtliga lokaliseringsalternativ. Blå erbjuder den bästa potentialen för funktion och arkitektur, störst samhällsnytta i relation till investeringskostnad och det näst största hänsynstagandet till omgivningen. Blå ger inte stor negativ konsekvens för något projektmål.

Lokaliseringsalternativ Orange rangordnas på andra plats. Orange rangordnas högt avseende relationen mellan samhällsnytta och investeringskostnad samt högst inom hänsynstagande till omgivningen. Orange har en cirka 2,3 miljarder kronor högre investeringskostnad än Blå, om än med samma kvot mellan samhällsnytta och investeringskostnad. För Orange ökar även investeringskostnaden relativt Blå och övriga lokaliseringsalternativ när den nya stambanan ska fortsätta norrut. Merkostnaden beror på att en bro måste byggas från det upphöjda stationsläget i Hässleholm till marknivå. Den tillkommande kostnaden ingår inte i kalkylen för detta projekt och mer än fördubblar skillnaden i kostnad mellan Orange och Blå. Däremot har nyttan beräknats med utgångspunkt i ett fullt utbyggt system, varför denna inte ökar när banan förlängs norrut. Däremot har nyttan beräknats med utgångspunkt i ett fullt utbyggt system, varför denna

EJ FÄRDIGBEHANDLING

inte ökar när banan förlängs norrut. Stationsläget på bro i Hässleholm innebär att den nya järnvägen blir mycket dominant i sin omgivning och bryter den visuella kopplingen mellan stadens sidor samt ger stora konsekvenser för stadsbilden. Den upphöjda järnvägen kan ge stor negativ påverkan på stadens karaktär. Stationsläget på bro innebär svårigheter att skapa en god och orienterbar stationsmiljö jämfört med ett stationsläge på mark i alternativ Blå. Inbördes samband mellan ankomstzon, kommunikationszon och plattform riskerar att bli otydliga och få sämre funktionalitet. Integrering mellan ny och befintlig stationsmiljö sker med parallell placering och kan skapa komplicerade samband samt svårhanterlig skala. Orange möjliggör att Skånebanan kan ligga kvar i befintlig sträckning. Skånebanan behöver således inte byggas om till följd av detta projekt och därmed reduceras påverkan på det tätortsnära rekreationsområdet vid Hässleholmsgården som ingår i riksintresset för rekreation och friluftsliv Hovdala-Finjasjön. Orange ger inte stor negativ konsekvens för något projektmål.

Lokaliseringsalternativ Grön rangordnas på tredje plats. Grön rangordnas högt inom funktion och skiljs bara från Blå och Orange genom en något längre restid för de olika kriterierna som studerats. Den längre restiden ger Grön en samhällsnytta i relation till investeringskostnaden än Blå och Orange. Grön ger stor negativ konsekvens för projektmål H2 Fysisk planering och H3 Kulturmiljö på grund av passagen genom Sösdala. Grön ger också upphov till ett betydande intrång i naturmiljövärden (projektmål H4) söder om Sösdala i form av Ella, riksintresse för naturvården. Även väster om Sösdala finns värden som påverkas av lokaliseringsalternativ Orange (samt Blå och Lila). Men korridoren är bred här och ger därmed möjligheter att ta hänsyn till vissa av områdets värden vid placering av järnvägen i nästa skede.

Lokaliseringsalternativ Lila rangordnas på fjärde plats. Lila rangordnas lågt eller relativt lågt inom samtliga perspektiv. Alternativet placerar sig på tredje plats avseende funktion och arkitektur genom centrala stationslägen i marknivå i Hässleholm och Lund. Det centrala stationsläget i Hässleholm bidrar till att Lila får en högre kvot mellan nytta och investeringskostnad än Gul. Lila rangordnas sämst inom hänsynstagande till omgivningen med stor negativ konsekvens för hela sex hänsynsmål; H1 Landskap, H4 Naturmiljö, H5 Rekreation och friluftsliv, H8 Sociala konsekvenser, H11 Naturresurser areella näringar och H12 Hållbar masshantering.

Lokaliseringsalternativ Gul rangordnas på femte plats. Gul rangordnas lågt inom alla viktiga perspektiv utom investeringskostnad. Även om Gul har lägst investeringskostnad är samhällsnyttan ännu lägre än för övriga lokaliseringsalternativ. Gul har därmed den tydligast lägsta kvoten mellan samhällsnytta och investeringskostnad. Alternativet medför inga fördelar avseende hänsynstagande till omgivningen som kan motivera den betydligt lägre potentialen för funktion och arkitektur. Lokaliseringsalternativ Gul rangordnas på fjärde plats avseende hänsynstagande till omgivningen och ger stor negativ konsekvens för fyra hänsynsmål. Även om det är två projektmål färre än Lila bedöms det inte väga upp den betydligt sämre funktionaliteten som följer av det externa stationsläget i Finja.

Avseende kommunal och regional acceptans uppfyller lokaliseringsalternativen Blå, Lila, Grön och Orange det tydliga önskemålet om centrala stationslägen, även om korridorerna är kontroversiella. Alternativ Gul saknar acceptans på grund av det externa stationsläget i Hässleholm Finja. Lokaliseringsalternativ Lila, med sträckning öster om Eslöv, bedöms ha sämre förutsättningar för acceptans än alternativen Blå, Orange och Grön, vilka passerar väster om Eslöv.

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

Den samlade bedömningen visar att lokaliseringsalternativ Blå, Lila, Grön och Orange har bra till mycket bra potential att uppfylla ändamålet med den nya stambanan. Med hänsyn till den tydligt lägre samhällsekonomiska nyttan kan lokaliseringsalternativ Gul inte anses uppfylla ändamålet i tillräckligt hög grad för att motivera investeringen och konsekvenserna för de värden som finns konkretiserade i hänsynsmålen.

Ovanstående rangordning bedöms vara robust. Den samlade bedömningen har omfattat ett flertal analyser där målområden och projektmål har vägts samman med varierande vikt. Flera känslighetsanalyser har genomförts med kraftigt ökade värderingar av enskilda projektmål inom hänsynstagande till omgivningen. Ingen av dessa analyser har föranlett någon ändring av rangordningen. Det beror på att den samlade bedömningen bygger på värderingar av en stor mängd olika värden och effekter samt att känslighetsanalysen pekar i skilda riktningar för olika projektmål.

Under lokaliseringsutredningen har strävan varit att undvika påverkan på höga värden samt att undvika stor negativ effekt på måttliga värden. Utvärderingen visar dock att det för flertalet hänsynsmål ändå finns delar av lokaliseringsalternativen som ger stora negativa konsekvenser, vilket är oundvikligt vid anläggandet av en ny stambana. Utkastet till förslaget till rangordning av kvarstående lokaliseringsalternativ bedöms ge det bästa möjliga utfallet för funktion, arkitektur samt samhällsnytta i relation till hänsynstagande till omgivningen och investeringskostnad.

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

5. Fortsatt arbete

Utkast till förslag till rangordning av lokaliseringsalternativ är ett av flera dokument som presenteras under lokaliseringsutredningens fjärde allmänna samråd. Efter samrådet kommer förslaget till rangordning att sammanställas med hänsyn till inkomna yttranden.

Förslaget till rangordning kommer att utgöra en del av materialet som ställs ut för granskning av lokaliseringsutredningen. Förslaget kommer också att vara en del av beslutsunderlaget för regeringens tillåtlighetsprövning av projektet samt val av lokaliseringsalternativ inför kommande järnvägsplaneskede.

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

Definition av begrepp

Bedömningsgrund: De grunder utifrån vilka projektets miljöeffekter värderas. Syftet är att analysera projektets miljökonsekvenser. Förutom för konsekvensbeskrivningar av respektive miljöaspekt används bedömningsgrunden för att utvärdera bidrag till måluppfyllelse (projektmål och delmål).

Kopplingspunkt: En punkt som kopplar ihop två linjer av järnväg. I det här projektet avses en anslutning mellan den nya stambanan och det konventionella järnvägsnätet söder om Hässleholm.

Korridor: Ett område inom vilket en framtida järnvägsåtgärd med anläggningsdelar samt nya allmänna anslutnings- och parallellvägar inryms. I denna utredning utgör korridoren stråket mellan Hässleholm och Lund, som tillsammans med stationer i de båda orterna formar lokaliseringsalternativ. Korridorens bredd kan variera utmed sträckningen och är beroende av hur säkert det går att definiera anläggningens läge i terrängen.

Lokaliseringsalternativ: I denna utredning - ett alternativ för sträckning av ny stambana som omfattar station vid Lund och Hässleholm och korridor däremellan, anslutning till befintlig järnväg vid Lund och Hässleholm samt en permanent kopplingspunkt till Södra stambanan i anslutning till Hässleholm.

Lokaliseringsutredning: En omfattande utredning i ett tidigt skede av planläggningsprocessen som syftar till att identifiera och föreslå lokaliseringar av järnvägsanläggningar. I utredningen analyseras och redovisas möjliga lokaliseringsalternativ, dess effekter, konsekvenser och måluppfyllelse.

Miljöbedömning: Omfattar processen som beskriver och bedömer potentiella miljöeffekter och miljökonsekvenser. Regleras av miljöbalken 6 kap. samt lagen om byggande av järnväg. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB): Ett dokument, vars innehåll regleras i miljöbalken, särskilt avsett att utgöra beslutsunderlag och vars innehåll grundas på miljöbedömningen där verksamhetsutövaren inhämtar, utvecklar, förmedlar och tillvaratar kunskap om projektets miljöeffekter, i den mening begreppet används i 6 kap 2 § miljöbalken.

Projektmål preciserar vilka kvaliteter och funktioner som ska eftersträvas för att tillgodose ändamålet med den nya järnvägen. Projektmålen täcker många, men inte alla, lagkrav och värden. Projektmålen omfattar funktionsmål, hänsynsmål och arkitekturmål.

Restid: Tid för trafikering av sträckan mellan stationsläge i Lund respektive i Hässleholm med stopp vid båda stationerna.

Station: Den plats där tåg stannar vid plattform för att släppa av eller ta ombord resenärer. Stationen omfattar alla publika utrymmen såsom plattform, mellanplan, förbindelsegångar, biljetthallar och andra servicefunktioner för resenärer.

EJ FÄRDIGSTÄLD HANDLING

Stationsläge: Ett stationsläge omfattas av ett plattformsläge som är definierat i plan och höjd med möjlighet att koppla till ett eller flera stråk utanför Hässleholm och Lund.

Utvärderingskriterier konkretiserar projektmålen och används för att bedöma hur väl projektmålen uppnås. Utvärdering av funktionsmål sker genom krav medan utvärdering av hänsynsmål sker genom intresse/värde och effekt/påverkan. Utvärderingskriterierna för hänsynsmålen har stora likheter med bedömningsgrunderna i miljökonsekvensbeskrivningen.

Ändamål: Vad som ska uppnås med projektet med avseende på vilka behov som ska tillgodoses och vilka problem som ska lösas.

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

EJ FÄRDIGSTÄLLD HANDLING

TRAFIKVERKET

Trafikverket, 291 54 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se