

Nya stambanan Hässleholm - Lund

Hur kommunerna upplever kommunikationen med Trafikverket



LUNDS
UNIVERSITET

Lunds Tekniska Högskola

LTH Ingenjörshögskolan vid Campus Helsingborg

Examensarbete:
Edgaras Stumbra
Kevin Huba

Copyright Kevin Huba & Edgaras Stumbra

LTH Ingenjörshögskolan vid Campus Helsingborg
Lunds universitet
Box 882
251 08 Helsingborg

LTH School of Engineering
Lund University
Box 882
SE-251 08 Helsingborg
Sweden

Tryckt i Sverige
Media-Tryck
Biblioteksdirektionen
Lunds universitet
Lund 2022

Förord

Detta examensarbete är sista momentet i utbildningen till högskoleingenjör i byggt teknik med inriktning järnvägsteknik på Lunds Universitet. Ett stort tack till alla representanter från respektive kommun som ställt upp på intervju, alla var väldigt trevliga och besvarade gärna våra frågor. Ett extra stort tack till Andreas Persson som handledare för vägledning och rådgivning under hela arbetets gång.

Kevin Huba, Edgaras Stumbra
2022-01-17

Sammanfattning

Den svenska järnvägstrafiken är hårt belastad med den befintliga befolkningmängden. Den nya Stambanan mellan Lund C - Hässleholm C som är en del av det nya järnvägsnätet upp till Stockholm, kommer inte bara att förse Sveriges befolkning med bättre kapacitet och fler resmöjligheter, utan kommer även minska restiden från dagens 4,5 h till 2,5 h (Hässleholm - Stockholm). Detta innebär inte bara bättre kollektivtrafikresande, utan möjligheterna för jobb och tillgänglighet blir också bättre.

Syftet med detta arbete är att jämföra olika mål hos kommunerna som är involverade i projektet i Skåne, hur dessa mål kommer att uppnås samt en inblick i hur Trafikverket och kommunerna kommunicerar och kommer överens.

För att få en helhetsbild av projektet och samtidigt förstå vilka problem som uppstår samt varför de uppstår, har en litteraturstudie genomförts. Sedan gjordes intervjuer för att komplettera litteraturstudien med mer specifik och djupgående information. Genom att förundersöka hur kommunerna upplever Trafikverkets kommunikation i detta nya projekt görs en djupdykning i intervjuer där näst intill var involverad kommun får besvara specifika frågor, och lämna sin åsikt om både projektet och kommunikationen. Totalt intervjuades sju berörda kommuner, Eslöv, Kävlinge, Svalöv, Höör, Hörby, Lund samt Hässleholm. Varje kommun fick samma frågor att besvara, men i svaren är det varierande synpunkter om den nya stambanan. De flesta kommunerna prioriterar miljöfrågor, medan andra koncentrerar sig mer på kapacitet, arbetsmarknaden och framtiden, såsom pendlingsmöjligheterna mellan regionerna.

Det finns ett antal olika problem i projektet och de flesta problem som uppkommer i projektet är bland annat relaterat till miljö, såsom barriäreffekter och åkermark, kapacitetsbrist i Södra stambanan och kommunikationen mellan inblandade kommuner och Trafikverket. I en av intervjuerna beskrivs denna problemsituation som: "Trafikverket planerar och bygger järnväg medan de i kommunen försöker planera och bygga ett samhälle".

Varje involverad kommun samt Trafikverket har sina egna mål och specifika prioriteringar, vilket ibland kan leda till svårigheter för alla.

Kommunerna och Trafikverket är beroende av varandra, och detta examensarbete ger en inblick i hur kommunikationen mellan de fungerar samt hur man kommer överens för att alla skall vara tillfredsställda i projektet. Resultatet från studien visar att samarbetet är gott och där läggs mycket tid på samråd och kommunernas åsikter, men mycket av problematiken kvarstår eftersom lösningar inte alltid finns eller är tidskrävande. Slutsatsen som kan dras är alltså att initiativ finns men arbetsgången måste förbättras.

Nyckelord: *Nya stambanan, höghastighetståg, järnväg, miljö, naturvärden, barriärer, kapacitet, hinder, kommun, trafik, tillgänglighet, kommunikation.*

Summary

The Swedish railway infrastructure is under significant stress even with the current population, and while the growth is seemingly suspected to increase steadily in the foreseeable future there will be a lack of capacity according to Trafikverket, if the railway doesn't expand. The new main railway between Lund C and Hässleholm C which is a part of the new railway up to Stockholm, will not only service the Swedish population with higher capacity and more traveling opportunities, but will also shorten the absolute travel time by a big percentage from the current 4,5 h. This does not only mean better public transport, but the possibilities and availability to choose work further away opens up for new opportunities.

The purpose of this work is to compare different goals of the municipalities involved in the project in Skåne, how these goals will be answered/solved and an insight into how Trafikverket and the municipalities communicate and agree. To get a grasp of the whole picture of the project and simultaneously also understand the problems that arise and why they arise, a literature study has been made. Then interviews were conducted to complete the literature study. By investigating how the municipalities think about Trafikverkets communication effort in this new project, there is a deep dive into the interviews where almost each municipality gets to answer specific questions and present their opinions on the project and communication effort.

A total of seven affected municipalities were interviewed including Eslöv, Kävlinge, Svalöv, Höör, Hörby, Lund and Hässleholm. Each municipality was given the same questions to answer, but the answers raised different points of view about the new mainline. Most municipalities give high priority to environmental issues, while others concentrate more on capacity and the future, such as commuting between the regions and the labor market.

There is a number of problems that have arisen within the project, most of them are related to environmental, such as barrier effects and arable land, lack of capacity in the Southern Main line and communication between the municipalities involved and Trafikverket. One of the interviews describes these problems situations as: "Trafikverket planerar och bygger järnväg medan de i kommunen försöker planera och bygga ett samhälle".

Each municipality involved and Trafikverket have their own goals and specific priorities that they're trying to achieve which sometimes can lead to difficulties for others. The municipalities and Trafikverket are dependent on each other, and this degree project gives an insight into how the communication between those works and how they get along with each other so that each part is satisfied. The results from the study show that the collaboration is good and that a lot of time is spent on consultations and municipalities' opinions, but the problematics remain because solutions are not always available or are time-consuming. The conclusions that can be drawn are that there are initiatives, but the workflow must be improved.

Keywords: New main lines, high-speed train, railway, environment, nature-value, barriers, capacity, obstacle, municipalities, traffic, availability, communication.

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1	Mål	1
1.2	Syfte	2
1.3	Avgränsning	2
2	Nuläget av projektet nya stambanor	3
3	Metod	7
3.1	Genomförande	7
3.2	Litteraturstudie	7
3.3	Intervju	8
4	Resultat	10
4.1	Samrådsmaterial	10
4.2	Svar från intervju	13
5	Analys	26
5.1	Miljö	26
5.1.1	Kapacitetsfrågan	27
5.1.2	Kommunikationen mellan Trafikverket och kommunerna	27
6	Resultatdiskussion	29
6.1	Metoddiskussion	30
6.2	Slutsatser	31
7	Referenser	32

1 Inledning

Sverige växer och utvecklas, befolkningmängden ökar och både befolkningen och staten vill samtidigt stötta en grönare transportsektor, två saker som talar för järnvägen eftersom dels så är järnväg ett väldigt miljövänligt transportmedel (Trafikverket 2021) men också för att det är enkelt och billigt att transportera större mängder människor på liten yta med tåg. Enligt prognoserna kommer befolkningmängden överstiga 12 miljoner redan år 2051 i Sverige (Trafikverket, 2020). De existerande stambanor som används i dagsläget har utformats på 1850-talet, vilket innebär att de inte är anpassade till dagens kapacitetsbehov. Det leder till förseningar, större och längre underhållsarbeten samt högre underhållningskostnader, även attraktionen av att använda sig av kollektivtrafiken minskar när den upplevs som undermåttlig. Krav på pålitligare, smidigare samt miljövänligare trafik ökar. I dagsläget blir kapacitetsfrågan mer och mer aktuell för alla resenärer som pendlar med kollektivtrafiken, både när det gäller person- och godstrafik. I dag är Södra stambanan väldigt hårt belastad, vilket leder till att det blir begränsad kapacitet på spåren, framkomlighet och punktlighet försämras för resenärer, samt att miljön påverkas negativt. För att bemöta dagens brister och framtidens behov, bestämde regeringen 2014 att bygga en höghastighetsbana mellan Stockholm C – Göteborg C och Stockholm C – Malmö (Romson, 2016). Projektet omfattar ungefär 70 km dubbelspårig järnväg mellan Hässleholm – Lund, samt eventuella stationslägen både i Hässleholm och Lund. Den nya järnvägen kommer att utföras separat från befintligt järnvägssystem, och trafikerar av fjärrtåg med hastigheten 320 km/h och regionaltåg med hastigheten 250 km/h (Trafikverket, 2021).

1.1 Mål

Alla är överens om en sak – järnvägen behövs. Sträckan mellan Hässleholm C – Lund C är i dagsläget hårt belastad (Trafikverket, 2021). Idén om höghastighetståg i Sverige har funnits länge, och nu har projektet äntligen kommit till liv. Att öka kapaciteten och robusthet, nästan halvera restiden, bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem men även få en chans att förnya arkitektur med stationslägen samt förbättra bilden av landskap, finns det något att vara missnöjd över? Med dagens problematik som att järnvägen redan nått eller kommer nå kapacitetsbrist, långa restider och med ett redan väl använt system välkomnas den nya stambanan varmt.

De nya stationslägena kommer endast finnas i Hässleholm och Lund, vilket innebär att i övriga kommuner passerar tåget bara igenom, något som förmodligen minskar hela projektets nytta för dessa kommuner. Det finns många olika åsikter i ett sådant projekt vilket Trafikverket måste ta hänsyn till, hur kommer man fram till en kompromiss?

Målet med detta examensarbete är att få en inblick i vilka problem som kan uppstå i projektet Den Nya Stambanan och hur de isåfall kommer lösas, samt få en bild av hur kommunikationen mellan kommunerna och Trafikverket fungerar.

1.2 Syfte

Syftet med detta arbete är att jämföra olika mål de skånska kommunerna har som är involverade i projektet Nya Stambanan, hur dessa mål kommer att bemötas och uppnås samt att få en inblick i hur Trafikverket och kommunerna kommunicerar och kommer överens. Följande frågeställningar kommer att besvaras:

- Vilka problem uppstår för Trafikverket och kommunerna i projektet?
- Hur fungerar kommunikationen mellan Trafikverket och kommunerna?
- Vilka områden (rekreation, jordbruk, samhälle) prioriterar kommunerna i högsta grad och vilka prioriteras i lägre grad?

1.3 Avgränsning

Detta projekt innefattar områden mellan Hässleholm och Lund, dessutom kommer det inkluderas städer och kommuner som ligger längs denna sträcka som också är berörda av den nya stambanan. Den geografiska avgränsningen slutar i Hässleholm och i Lund där man har våra slutstationer i Skåne. Malmö involverades ej i denna rapport då det inte står med i Trafikverkets beskrivning av Nya Stambanan och vi valde då att efterhålla oss till Trafikverkets avgränsning. Tåget kommer däremot fortfarande att gå ner till Malmö, men ombyggnationen gäller alltså ej Malmö station. År 2017 började utbyggnad av två extra spår mellan Malmö – Lund, så den nya Höghastighetståget kommer att använda sig av befintliga spåret på den sträckan (Trafikverket, 2021).

Rapporten förhåller sig i största mån till kommunernas synpunkter genom intervjuerna, och i den mån som är möjlig samlas Trafikverkets sida in från diverse material på deras hemsida eller Google. Anledningen är att möjlighet till intervju med kontaktperson på Trafikverket inte fanns under tiden intervjuer fördes.

2 Nuläget i projektet nya stambanor

I början av projektet såg Trafikverket till att utreda vilka korridorer som är bäst och vilka stationer som är lämpligast baserat på en mängd olika faktorer så som placering och befolkningsmängd. Det första steget innebär alltså planering av hela stråket, att samla in så mycket kunskap som möjligt och kartlägga utredningsområdet. Här har Trafikverket kartlagt utredningsområdet utifrån de olika förutsättningar som tagits fram i utredningsarbetet.

”Trafikverket ville veta hur landskapet används av både de som äger och brukar marken, av de som bor där och de som vistas där i friluftssyfte. Vi ville även veta vilka natur- och kulturvärden som är viktiga att beakta i den fortsatta utredningen, hur förutsättningarna ser ut för att de nya stationerna och mycket mer.” (Lokaliseringsalternativ, sid 5. Näsman, L. 2021)

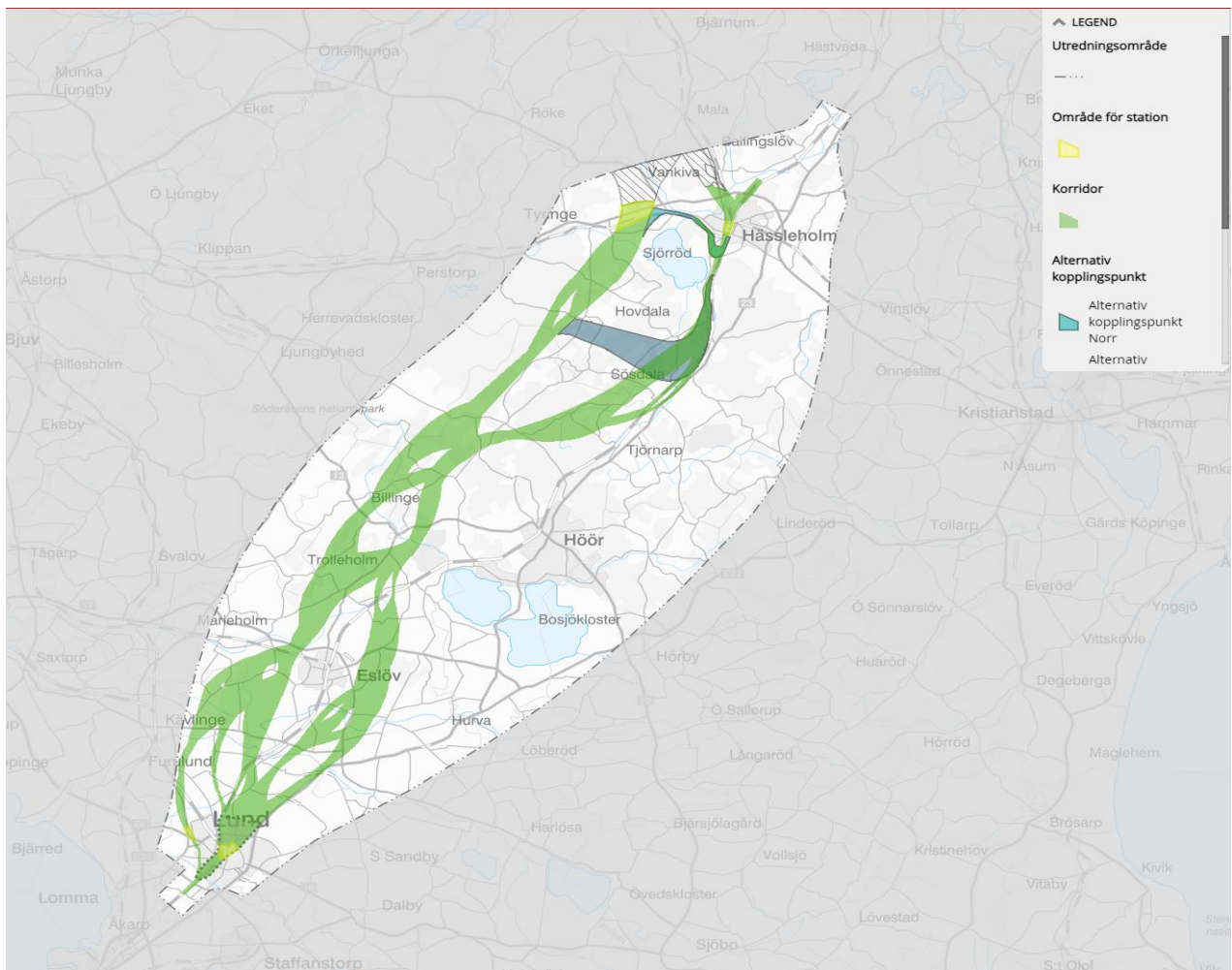
Projektet är i nuläget i den andra fasen av den så kallade lokaliseringsutredningen. Det innebär att alla rimliga lokaliseringsalternativ kommer undersökas (korridorerna) på sträckan samt lägen för stationer för den nya järnvägen om det behövs (Lunds kommun, 2021).

Lokalisering av spåren för den nya järnvägen mellan Hässleholm och Lund har inte bestämts specifikt ännu. Spårens placering utreds än i lokaliseringsutredningen som pågår fram till år 2023 (Lunds kommun, 2021). I dagsläget finns det två varierande alternativ, två järnvägskorridorer som ligger i områden mellan städerna och berör dessa kommuner: Hässleholm, Klippan, Höör, Kristianstad, Hörby, Svalöv, Eslöv, Kävlinge, Lund och Staffanstorp (se *Figur 1*).

Den nya järnvägen kommer vara ungefär 70 km lång (Hässleholm – Lund) och vara dubbelspårig hela vägen med maxhastigheten 320 km/h för fjärrtåg och 250 km/h för regionaltågen. Detta innebär att höghastighetståget ger snabbare resor och bidrar till att avlasta den befintliga Södra stambanan då alla snabba persontåg kan gå över till Nya stambanan. Detta innebär också att Trafikverket kan utföra underhåll för en mer robust järnväg på den befintliga Södra stambanan där lokaltågen kommer utgöra majoriteten av trafiken. De kommer då kunna köra på en mer robust järnväg med bättre punktlighet och eventuellt fler lokaltåg om behovet visar sig. Tack vare Nya stambanan kommer man kunna bespara 2 h restid, 2,5 h mot dagens 4,5 h, vilket är en stor förbättring och något som Trafikverket satsar mycket på. Lokaliseringsutredningen påbörjades sommaren 2019 och förväntas stå färdigt 2022, byggstart kommer dock inte påbörjas förrän 2027-2029 och byggtiden är planerad till 10 år.

Regeringen som finansierar Nya stambanan gav 2017 Trafikverket en kostnadsram på totalt 205 miljarder kronor, en budget som Trafikverket har svårt att hålla sig inom då deras fjärde utredningsalternativ visar en budget på upp mot 295 miljarder kronor, dock gäller det för båda sträckorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. Den höga kostnaden i RU4 beror dock på faktorer som längden på spår, antal broar, tunnlar mm men även spårsystemet, det vill säga om spåret ska vara ballasterat eller ballastfritt är en påverkande faktor. Enligt Trafikverket ligger dock sträckan Hässleholm-Lund i linje med den prisnivåbedömning som finns i Transportplan 2018–2029, och ligger på 54 miljarder kronor (Trafikverket 2021). Mindre investeringar kommer även från involverade kommuner längst sträckan, där till exempel Hässleholm kommun investerar 50 miljoner kronor i projektet (Hässleholm kommun 2021).

Samråd är en process där Trafikverket diskuterar och lyssnar på åsikter och synpunkter från de parter som är involverade, till exempel berörda kommuner och myndigheter. ”Samrådet ska avse var vägen eller järnvägen ska ligga, hur den ska utformas och vilken miljöpåverkan den får.” (Samråd, sid 1. Trafikverket 2021). Här får de olika parterna en chans att påverka processen och lägga fram förslag på åtgärder, till exempel bullerskydd eller val av station. Detta tas sedan fram i en samrådsredogörelse där det som diskuterats och beslutats fastställs i en rapport för alla att ta del av.



Figur 1: Utredningsområden i Södra stambanan (Sweco, 2021).

Under det senaste samrådet (2021-01-20) diskuterades olika förslag till stationslägen i Hässleholm C samt Hässleholm Finja, och Lund C 1 (markläge) samt Lund C 2 (tunnel).

Station i Hässleholm

I nuläget har det utretts flera rimliga lokaliseringalternativ för ett stationsläge i Hässleholm. Station i Hässleholm C och Hässleholm Finja är fortfarande aktuella alternativ i dagsläget. Anledningen till att ett stationsläge har utretts i Finja är för att illustrera möjliga effekter som stationen kan bidra till i samhället i jämförelse med ett stationsläge i centrala Hässleholm

avseende investeringskostnaderna, miljöpåverkan samt samhällsnytta. Det vill säga, att det förväntas vara lägre både investeringskostnader (*se tabell 1*) och miljöpåverkan samt lägre nytta för samhället om station placeras i Hässleholm Finja jämfört med centralt läge (*se figur 1*).

Hässleholm C

Detta alternativ innebär att den befintliga station som finns idag kommer användas för den nya järnvägen. Det finns möjlighet till tre alternativ med detta förslag: stationen placeras antingen i markläge, i tunnel eller på en bro.

Hässleholm Finja

Detta alternativ innebär att det byggs en ny station i Finja (väster om Hässleholms tätort och nordväst om Finjasjön) som ligger ungefär 5 kilometer från centrala Hässleholm. I dagsläget har det inte studerats stationsalternativ, det vill säga om stationen kommer placeras antingen i markläge, i tunnel eller på en bro som i Hässleholm C (*se figur 1*).

Tabell 1: Kostnadsbedömning av studerade stationslägen (Trafikverket, 2018)

C1 - Hässleholm Central bro	C2 - Hässleholm Central-markplan	V1 - Väst Finja
15 - 16 miljarder kr	13 -14 miljarder kr	9 - 10 miljarder kr

Station i Lund

I nuläget har det utretts flera rimliga lokaliseringalternativ för ett stationsläge i Lund. Station i Lund C och Lund Pilsåker är fortfarande aktuella alternativ i dagsläget. Anledningen till att stationslägen har utretts både centralt och externt är allmänt identiskt med det som beskrivits under ”Station i Hässleholm”, det vill säga att belysa vad stationerna kan bidra till i jämförelse med att inte bygga de och istället bibehålla staden intakt, men då utan transportsektorns utveckling.

Lund C

Detta alternativ innebär att stationen ersätter befintliga Lund C station, och de två möjliga stationslägena är: stationen sätts antingen i markläge eller i tunnel.

Lund Pilsåker

Detta alternativ innebär att stationsläget kommer att läggas i västra Lund, väster om det befintliga handels- och industriområdet. Det finns möjlighet till tre alternativ med detta förslag: stationen placeras i markläge, på en bro eller i tunnel (*se figur 1*).

Tabell 2: Kostnadsbedömning för studerade stationslägen (Trafikverket, 2018)

C1 – Central tunnel	C2 – Central i markplan	C2a – Central 2 spår i tunnel
9-11 miljarder 17,4 km lång sträcka (inkl. 5000 m bergtunnel)	3-4 miljarder 15 km lång sträcka	8-11 miljarder

Som det ser ut i nuläget, accepterar de flesta kommuner inte de utredningsalternativ som Trafikverket har föreslagit. Både Hässleholm och Lund kommun, de två kommuner som kommer att ha stationslägen, ställer sig negativt mot att ha externa stationslägen, det vill säga i Finja och Pilsåker. Anledningarna är för att externa stationslägen leder till sämre samhällsutveckling än med centrala lägen. Med ett centralt läge nås många bostäder, arbetsplatser och andra strategiska målpunkter med gångavstånd eller cykelavstånd.

3 Metod

Denna studie utgår främst från kvalitativ undersökning vilket innebär att man får detaljer som behövs samt en mer djupgående nivå av informationen, vilket krävs för att förstå konsekvenserna fullt ut. Ihop med denna metod används oftast semistrukturerade intervjuer, vilket betyder att intervjuerna utgår från ett frågeområde med mer eller mindre specificerade frågor. Fördelen med denna typ av metod är att dialogen styrs enklare och samtal känns trygga, vilket leder till ett mer korrekt resultat.

3.1 Genomförande

Denna forskning har utförts utifrån två typer av studier, en litteraturstudie och en intervjustudie. För att få bättre förståelse av ämnet samt bild av projektet, gjordes intervjuerna via Teams-samtal, då det inte fanns möjlighet att utföra intervju på plats på grund av Covid-19 pandemin. Samtalsintervju gjordes istället för enkätundersökning för att man fick möjlighet att ställa följdfrågor vilket ledde till diskussion. Totalt gjordes sju intervjuer, men på grund av tidsbrist valde vissa av respondenterna att svara på frågor skriftligt eller bifoga deras kommuns samrådsmaterial. Intervju har spelats in på mobilen och sedan transkriberats.

Intervjumaterialet kategoriserades därefter med samtliga frågeställningar under var kommun, eftersom det blev enklast upplägg både för rapporten samt för läsaren.

3.2 Litteraturstudie

Litteraturstudie innebär en systematisk genomgång av vetenskaplig litteratur kring ämnet och frågeställningar. Denna litteraturstudie kommer innefatta tidigare samt pågående forskning kring den nya stambanan mellan Hässleholm och Lund. Projektet planeras avslutas 2035, vilket för tillfället kan leda till inkorrekt data eller att förändringar sker som sedan gör att delar av Nya Stambanan skiljer sig från resultat och slutsats i detta dokument. Litteraturstudie gjordes för att få bättre ämnesförståelse samt en mer detaljerad bakgrundsbild angående berörda kommuner när det gäller höghastighetståg.

Litteraturstudie-sökning började med enklare sökning i böcker, rapporter, artiklar som vidare ledde till urval av information. Tidningsartiklarna och rapporter valdes från berörda kommuner samt Trafikverket då det stämde överens med vårt syfte. Varje artikel samt rapport analyserades var för sig och sedan jämfördes de med denna studies syfte för att få en korrekt helhetsbild. För att hitta rapporterna och artiklarna användes specifika sökord, så som: *Nya stambanan, höghastighetståg, järnväg, miljö, naturvärden, barriärer, kapacitet, hinder, kommun, trafik.*

Dokument som användes är från internet och gäller för den Nya Stambanan, se referenser för länk:

Samråd 1, 2 & 3

Lokaliseringsalternativ

Kartor MKB

Artikel från SVD

Diverse dokument från berörda kommuners hemsidor

3.3 Intervju

Intervju innebär utfrågning av en person antingen genom direkt kontakt eller via internet (Paulsson, 2020). I detta arbete skedde intervjuerna via internet på grund av Covid 19-pandemin.

Totalt intervjuades sju berörda kommuner, Eslöv, Kävlinge, Svalöv, Höör, Hörby, Lund samt Hässleholm. Genom att intervjua de berörda kommunerna kommer vårt motiv uppnås – att få inblick till vilka problem som kan uppstå för varje kommun samt vilka lösningsalternativ det finns. Ett par fördelar med intervjuer är att man kan få snabba och konkreta svar, men även få djupare förståelse av projektet. Respondenternas arbetstitel varierar, vilket leder till att svar från olika kommuner kan ge olika uppfattningar om projektet. Att respondenternas arbetstitel varierar kan påverka arbetet på olika sätt, både positivt och negativt. Den positiva delen kan innebära att man får olika synvinklar för projektet nya stambanor, men samtidigt det kan innebära negativa effekter för arbetet då andra synvinklar inte har direkt koppling till själva problemet. Exempelvis koncentrerar sig vissa av respondenterna mer på hastighetsfrågor för tåget istället för att se vilken samhällsnytta man får.

Intervjuer görs med tjänstemän från olika berörda kommuner. Respondenterna från varje kommun valde att bli anonyma och därför anges de endast enligt arbetstitel.

Totalt intervjuades sju berörda kommuner, Eslöv, Kävlinge, Svalöv, Höör, Hörby, Lund samt Hässleholm. Eslövs och Hässleholms kommuner svarade via Teams och varenda intervju tog ungefär en timme. De andra kommunerna valde att svara genom mejl eller hänvisade till samrådsdokumenten. Lunds och Svalövs kommun besvarade frågor direkt via mejl, medan andra kommuner som Hörby, Höör och Kävlinge hänvisade till samrådsmaterial. Respondenternas titlar varierar mellan utvecklingsstrateg, samhällstrateg och planarkitekt.

Frågor

Hur kommer resandet samt kapaciteten påverkas med nya stambanan? Vilka fördelar samt nackdelar blir det om det byggs externa stationer, hur påverkas resandet samt kapaciteten i jämförelse med centrala stationer?

Hur påverkas miljö i jämförelse med central samt externt stationsläge? Vilka barriäreffekter uppstår i er kommun?

Hur påverkas kultur samt historiska värden i stad med central stationslägen? Vilka naturvärden är hotade i er kommun?

Hur fungerar kommunikation mellan kommunerna och Trafikverket? De flesta kommunerna accepterar inte Trafikverkets utredningsalternativ, hur planeras det att lösa dessa problem? Kommunerna kommer med egna utredningsalternativ, hur reagerar Trafikverket på det?

(Störningar för närboende och hinder för framtida exploateringar i kommunen) ?

4 Resultat

Resultat har hämtats från samrådsmaterial som Trafikverket har hänvisat.

Hässleholms kommun

Den planerade nya stambanan kommer att ha omfattande inverkan på Hässleholms kommun. Utbyggnad till det nya järnvägssystemet medför stora förändringar för kommunerna som är berörda av spåret, både positiva och negativa. (Hässleholms kommun, 2021). Med ett centralt stationsläge skulle höghastighetstågen bidra till en mer hållbar tillväxt, öka bostadsbyggandet, fler pendlingsmöjligheter samt mer hållbart resande. Dessutom kommer höghastighetstågen att bidra till Hässleholms utveckling både lokalt samt regionalt, då de kommer att ha direkt koppling till andra regioner. Kommunen anser också som viktig detalj att projektet håller sig till sin tidsplan, det vill säga år 2035 eller tidigare.

Samrådsmaterial

Kommunikationen mellan Trafikverket och Hässleholms kommun upplevs som bristande. Hässleholms kommun har i dagsläget en ny kommuntäckande översiktsplan i samråd, och anser att Trafikverket borde använda det i utredning i stället för översiktsplanen från år 2007, då Hässleholms kommun säger att stora delar av planen är inaktuella. Det är viktigt att Trafikverket använder sig av den senaste översiktsplanen för en korrekt stadsanalys (Hässleholms kommun, 2021).

Kommunen har även tydliga synpunkter på projektet när det gäller hastigheten, att den beräknade hastigheten, 320 km/h, inte behöver vara det absoluta målet, det borde finnas en möjlighet för hastighetsreducering för att hantera svåra passager samt att hållbarhetsperspektivet behöver stärkas. (Hässleholms kommun, 2021).

Allmänt anser Hässleholms kommun samrådshandlingarna som oklara, det vill säga att det saknas flera förväntade detaljer samt förtydligande, vilket leder till att det blir för mycket osäkerhet för att utgöra ett beslutsunderlag när det gäller korridorsval.

Stationsläge

Hässleholm och Trafikverket delar inte samma tanke när det gäller stationsläget. Hässleholms kommun förordar att det nya stationsläget ska finnas centralt, i närheten av den befintliga stationen då en central station får fler positiva effekter för persontågstrafiken i närbelägna kommuner.

Hässleholms kommun ser negativt på föreslagna lokaliseringalternativ och kräver en ny utredning där största tillåtna hastighet skall vara 250 km/h och att den nya höghastighetsbanan ska förläggas längs med den befintliga banan som finns idag. Det vill säga att kapacitetsutbyggnad mellan Hässleholm – Lund ska ske genom att nya järnvägen ska anslutas till befintliga banan. Kommunen ser negativt på att det kommer köras 320 km/h tåg på den sträckan, men om det fortfarande blir fallet så önskar kommunen en lokaliseringstudie där en bro byggs (Hässleholms kommun, 2021).

Hässleholms kommun lägger också en stort vikt på naturen. Att den nya järnvägsbanan ska följa den befintliga Södra stambanan spelar stor roll för naturen, då det finns mycket olika arter i rekreationsområden vid Hovdala slott, söder om Hässleholm.

Eslövs kommun

Eslövs kommun anser att det bör läggas stor vikt på kommunikationen mellan kommun och Trafikverket i det fortsatta arbetet och att kommunen bör få ta aktiv del genom samverkansöverenskommelsen "Samverkan Höghastighetsjärnväg Hässleholm - Lund". Eslövs kommun anser att det är väldigt viktigt att detta hålls levande och att alla berörda kommuners uttalanden väger lika mycket. Eslövs kommun vill också lägga tyngd på att i projektet ska det finnas miljökonsekvensbedömning för den åtgärd resande och godstransport får efter förändringen, eftersom det eventuellt kan påverka Eslövs kommuns möjligheter till att anlägga mark i framtiden. Eslövs kommun påtalar även att de står fundersamma över hur påverkan sker över existerande stambana och vad det medför för redan existerande sträcka. Detta är något som Trafikverket svarat på genom en kommentar; "*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.*" (Samrådsredogörelse, sid 14. Trafikverket. 2021) samt "*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*" (Samrådsredogörelse, sid 14. Trafikverket. 2021). Eslövs kommun är neutralt inställda till projektet.

Hörby kommun

Hörby kommun anser att det inte är lämpligt med en dragning genom kommunen, dels då det skapar stora barriäreffekter men dels även för att det bedöms skada stora lokala och regionala värden. De noterar även att det inte nämns något om riksintresse för yrkesfiske, även om Ringsjön är ett sådant. Hörby kommun är negativt inställda till projektet.

Trafikverket har noterat synpunkterna och kommer ta dessa i beaktning i det fortsatta arbetet, och har även justerat samrådsunderlaget gällande riksintresse yrkesfiske.

Höör kommun

Höör kommun lägger merparten av sin tyngd på miljökritiska aspekter, det vill säga att de tycker Trafikverket behöver arbeta mer med miljöpåverkan och bedömning av detta. Bland annat är friluftslivet, naturvärden och kulturvärden några av de punkter som kommunen anser bör lyftas fram mer i samrådsunderlaget, och att buller samt ytvatten behöver få en revidering vad gäller samrådsunderlaget.

Trafikverket har uppdaterat samrådsunderlaget med den information Höör delgivit, samt så kommer friluftsområden hanteras med god omsorg genom arbetet.

Kristianstads kommun

Har inga synpunkter.

Lunds kommun

Stationen i centrala Lund är idag Sveriges tredje mest använda station i Sverige, och den mest använda i Skåne. Lunds kommun känner till att kapaciteten är begränsad mellan sträckan Hässleholm C och Lund C, och ser hela projektet som ett positivt steg i järnvägsutvecklingen. Höghastighetståg kommer bland annat att öka kapaciteten, tillgängligheten och hållbara transporter för person- samt godstrafik.

När det gäller stationslägen i Lund, säger kommunen i sitt dokument såhär: ”Lund måste ha en station för stambanan i centralt stationsläge med anslutning till nuvarande Lund C och därmed effektivt kopplad till befintlig infrastruktur.”(Lokaliseringsutredning, sid 2. Lunds kommun, 2021). För att uppnå de uppställda målen för höghastighetsjärnväg krävs det en central station, det vill säga i centrala Lund (Trafikverket, 2021). Kommunen ser det bara som negativt med externa stationslägen, och anser det centrala läget som enda alternativ. Kommunen har gjort en egen utredning när det gäller stationslägen, och påstår att både mark – samt tunnelalternativ är genomförbara, dock har tunnel under Lund mer positiva effekter, såsom miljöpåverkan.

Lunds centralstation ligger i en av de äldsta stadskärnorna i Sverige (Lunds kommun, 2021). För kommunen finns det en stor betydelse att bibehålla historiska värden samt den kulturmiljö som finns i staden, vilket betyder att Trafikverket måste ta stor hänsyn till det. Godståg är också en aktuell fråga då det involveras i projektet. Kommunen anser att det kan påverka staden negativt om de passerar den mest populära delen av staden.

Lunds stad har många känsliga miljöer och platser, som stadskärnan och bostadsnära passager. Kommunen anser att utformning av järnväg måste göras med stor hänsyn, för miljöfrågan är väldigt aktuell. Några av de viktigaste detaljerna som måste tas i åtanke enligt kommunen när det gäller miljö är barriäreffekter, minskade störningar samt luftkvalitet i centrala Lund, som måste tas under utredning (Lunds kommun, 2021).

4.1 Svar från intervju

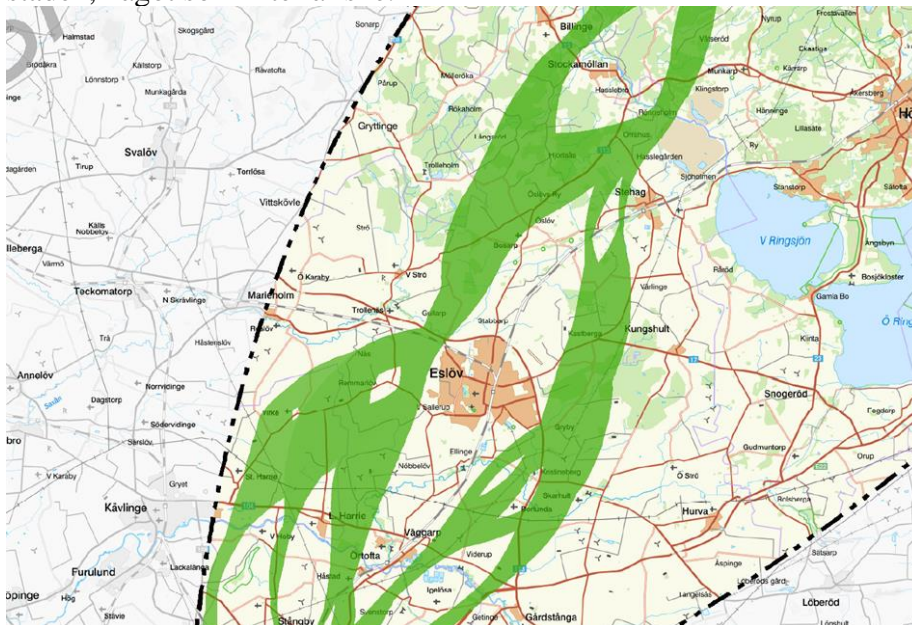
Nedan finns svar från var kommuns Samhällsstrateg.

Eslövs kommun

Respondenten för kommunen menar att det finns två synvinklar, en som tjänsteman och en politisk. Enligt den förstnämnda är det odiskutabelt att det måste vara centrala stationslägen, därför att annars kommer resandet inte att lyckas. Det syftas på att det inte finns något motiverande val till att välja nya stambanan där byten krävs för en viss sträcka, när man lika gärna kan åka raka spåret enligt gamla stambanan utan byte. Politiskt så säger respondenten att jordbruket är en viktig fråga, där man ska göra så lite åverkan som möjligt på jordbruket, medan hen hänvisar till den korridor som går från Lund till Pilsåker, och att detta alternativ tog allra mest jordbruksmark. Denna korridor var den enda med externt stationsläge.

Vidare berättar tjänstepersonen att gällande miljö och kultur så skapar den nya stambanan en stor barriär som kommunen inte har råd med och att kommunen var tydlig från början till Trafikverket att det var en viktig punkt, det talas om att det sker oavsett om det är externt eller centralt lagt eftersom det kommer dras antingen öst eller väst om Eslöv. Det finns även inte möjlighet att dra banan väst om kommunen, detta eftersom den dels dras igenom Kävlinges golfbana. Går dragningen genom V Hoby går det i så fall genom Örtofta och Trollenäs godsmark, vilket är storgodsbruk och klass 10 mark (Europas bästa jordbruksmark), likaså finns det rekreativområden i Örtofta.

Vidare redovisar Eslövs kommun att de alternativa korridorer som går till centralt läge innebär stora barriäreffekter mellan Eslöv och t.ex. Trollenäs, samt att det skulle sätta hinder för de planer som Eslövs kommun har i sin ÖP (Översiktsplan) för vidare utveckling av staden, något som inte får ske.



Figur 2: Alternativa korridorer (Eslövs kommun, 2021)

De övriga alternativ som erbjuds ställer in sig mot de krav som Eslöv kommun har, barriäreffekter, miljöpåverkan och framtida utveckling för kommunen. Däremot finns det ett

alternativ som ut från Lund följer E22 och svänger av vid Gårdstånga trafikplats vilket är lämpligt eftersom den rutten följer kravet att följa redan befintlig infrastruktur. Däremot hade det påverkat både den mineralfyndighet Kaolin som ligger i Billinge samt rekreationsområdet Gyaskogen i Stehag.

När det gäller kommunikation så menar Eslövs kommun att det funkar väldigt bra på individnivå eftersom där finns en bekantskap mellan Eslövs kommun och Trafikverket från tidigare samarbete, däremot är det tydligt att de har olika målbilder och krav. Det nämns att Trafikverket har tagit hänsyn till Natura 2000-mark och naturvårdsområde vilket är väsentligt, men det är allt det andra som inte räknas med vilket gör att det blir väldigt svårt för Eslövs kommun, eftersom man inte tänker på jordbruksområden eller rekreationsområden därför att det är produktionsskog. Något som är viktigt för medborgarna men inte för Trafikverket.

Kävlinge kommun

Kävlinge kommun bedömer underlaget som bra, men vill att bostadsområden som berörs av projektet tas i åtanke och kommunen undrar om det finns så kallade "tysta områden" för dessa delar.

Trafikverket noterar och kommer ha med sig detta i det fortsatta arbetet, och kommer jobba vidare med grön infrastruktur.

Kävlinge kommun anser att höghastighetståg spelar stor roll för framtidens utveckling, och ser positivt på hela projektet. Nya stambanor möjliggör för resenärer från Kävlings kommun till snabbare samt smidigare resor både regionalt samt nationellt. I dagsläget är kapaciteten bristande i Skånes järnvägsnät, men de nya höghastighetstågen ger möjlighet till att säkerställa dagens krav. Även om järnvägen bidrar till stora samhällsnyttor, anser kommunen att det är extremt viktigt att bespara de lokala värdena. Barriäreffekter, natur- och kulturmiljö samt landskapsbilden av kommunen - allt kan påverkas negativt om det byggs oplanerat till en detaljnivå.

Många personer från Kävlinge kommun arbetspendlar till Lund eller Malmö. I dag finns det goda möjligheter att pendla till Lund, bara 8 minuter med pågatåg. De nya höghastighetstågen skulle utöka möjligheten att pendla ännu längre sträckor på kortare tid för resenärer från Kävlinge kommun, vilket skulle ge positiv effekt för både arbets- samt studiependling.

Stationslägen i Lund har en stor betydelse för Kävlinge kommun. Ett externt stationsläge bidrar till negativa effekter för kommunen och invånarna, såsom tillgängligheten, längre restid samt sämre restidskvot. Det uppstår en risk att dessa effekter (mål) inte uppnås med ett perifert läge, då resenärer måste göra ett till byte på Lunds station för att vidare ta sig till höghastighetståget.

Miljö är ett väldigt aktuellt område. Större delen av kommunens yta, 70%, består av jordbruksmark och jordbruket är en viktig näring i kommunen (Kävlings kommun, 2021). Betesmarkerna som finns längs ån är essentiella, och innehåller olika slags blommande arter. Marken är viktig som näringskälla för olika typer av insekter samt fåglar. I området runt omkring finns även olika slags träd samt växter, som torrträd och hagtorn. I andra delarna av området finns strand och lövskog, som innefattar hotade växter som ask och skogsalm. Det är viktigt att bevara naturen och bibehålla hävd, säger Kävlings kommun (Kävlings kommun, 2021).

Trafikverket måste studera och informera kommunerna tidigt i processen om vilka tekniska lösningar som kommer användas för att minska möjliga förekommande barriäreffekter samt påverkan på både jordbruksmark och bild av landskap. Enligt Trafikverkets hänsynsmål, ska järnvägen bidra till en hållbar resursanvändning till jordbruksmarken, stärka den positiva bilden av landskapet och bevara mångfald av kulturhistoriska miljöer (Trafikverket, 2021). Nya järnvägens korridorer som finns i lokaliseringsalternativ påverkar känsliga naturvärden som är väldigt speciella för kommunen och invånarna. I Kävlinge finns flera känsliga byområden för höghastighetståget (se figur 3), såsom Kävlingeån, Stora Marie, Lilla Harrie samt Virke och en genomfart här skulle vara väldigt påtaglig för dessa. Alla dessa byar delar gemensamt värde som kulturhistoriska samt det ekologiska.

Kävlingeån

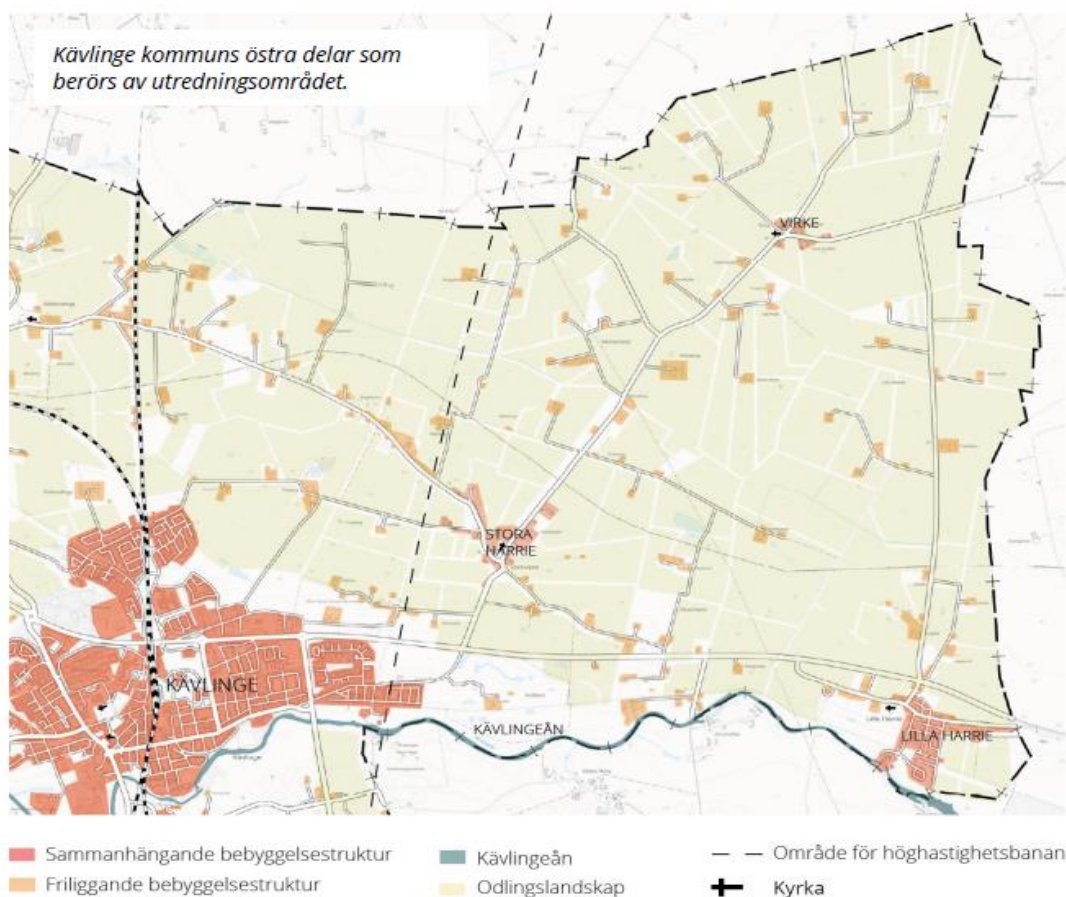
Kommunen prioriterar att värna Kävlingeån och dess dalgångar som har höga natur-, kultur- och rekreationsvärden. Höghastighetståg ger en stor risk för barriäreffekter samt påverkan på de nämnda värden negativt. Trafikverket måste planera och ta hänsyn på hög nivå för att utforma den nya järnvägen med minimal skada på befintliga värden samt minskning med barriäreffekter. Övergången över Kävlingeån måste inte innebära bara negativa effekter för befintliga värden, förutom det finns det möjlighet till ett rekreationsstråk som går i samband med järnvägsövergång samt primära barriärskydd vilket skulle ge positiva effekter. Nya höghastighetsbanan ska inte vara bara fördelaktig för oss resenärer, men även för ekosystem med mångfald av arter och djur. Det är väldigt viktigt att Trafikverket planerar övergång över Kävlingeån med hänsyn till vår natur.

Lilla Harrie

Ett annat känsligt område för kommunen är Lilla Harrie, en by med lekande barn i förskolan och kyrkan, som kan drabbas av nya järnvägen och dess barriäreffekter. Denna by har ett högt kulturvärde, redan på 1100-talet uppfördes en kyrka som har även tills idag dominerande värden för landskapet. På 1950-talet var Lilla Harrie en centralt ort för Harrie kommun, som även var kopplad till Örtofta som ligger i Eslövs kommun. Denna koppling måste bibehållas för att förstå den historiska utvecklingen i landskapet (Kävlinges kommun, 2021).

Det uppkommer en stor risk för en lugn by som kan påverkas av hög bullernivå från järnvägen, vilket kan leda till negativa effekter såsom koncentrationsproblem för små barn som går i förskolan. Här måste Trafikverket också planera på detaljnivå för att bevara den lugna atmosfären i Lilla Harrie och skydda livsmiljö.

Kommunen har även gjort en analys för mindre områden som är särskilt känsliga för järnvägen, som borde undvikas helt.



Figur 3: Känsliga utredningsområden, såsom Lilla Harrie, Kävlingeån, Stora Harrie och Virke för Kävlings kommun (Kävlings kommun, 2021)

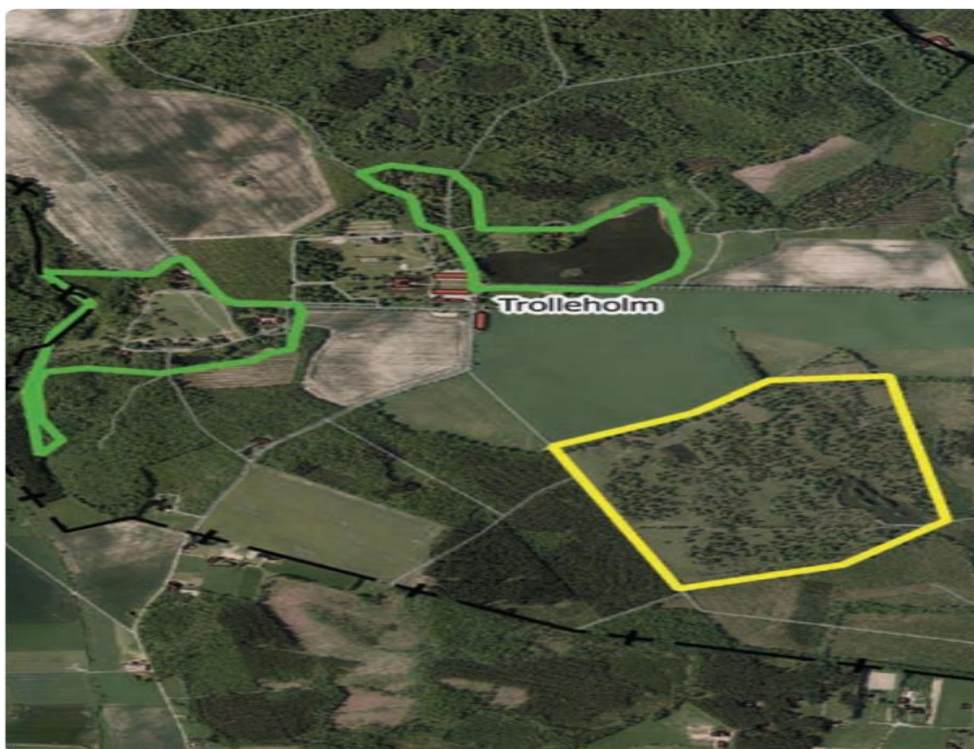
Svalövs kommun

Svalövs kommun lägger vikten på att den korridor som går genom kommunen inte kan göra det utan att det medför stora negativa konsekvenser för stora miljö- och naturvärden i kommunen, och delar alltså Trafikverkets bedömning om betydande miljöpåverkan.

Trafikverket tar synpunkterna i beaktning i det fortsatta arbetet.

Enligt det senaste samrådet 3, så påverkar den nya stambanan inte några större områden inom Svalövs kommun. Kommunen anser det mest positivt om stationslägen i både Hässleholm och Lund blir centralt, då tillgängligheten blir bättre för resenärer. Förmodligen kommer det vara både enklare och smidigare att transportera sig till större städer utanför Skåne där nya järnvägen kommer dras, som till exempel Jönköping och Stockholm. Även exploatering av jordbruksmark blir förmodligen mindre av den centrala stationslägen i både Hässleholm och Lund.

Miljöfrågan är en av de viktigaste frågorna för nästan varje kommun, inget undantag gäller för Svalövs kommun. Svalöv vill framhålla hur viktigt det är med naturreservat och Natura 2000 – områden inom kommunen, där ingår ädellövskogar, mineralfyndigheter samt kultur- och naturmiljöer kring Trolleholm (se figur4).



Figur 4: Trolleholms miljö områden (Länsstyrelse, 2017)

Runt Trolleholm ligger varierande naturmiljöer som alléer, sjöar, bäckar, ekhagar, och ädellövskogar. Skogen domineras av alm, ask, avenbok, ek, skogslönn och lind (se tabell 1). I området finns även gamla träd, mest av avenbok (Svalövs kommun, 2017). Ett annat område nära Trolleholm har 300 – åriga ekar, som är viktiga boplatser för fåglar, insekter samt svampar.

Tabell 3: Trolleholms miljö (Länsstyrelse, 2017)

Naturtyper - arter:

Ädellövskog, bäck, ekhage, gamla och grova ekar.

Värden:

Natura 2000-naturtyper, artrikedom, våtmark, bäckravin, kulturmiljö, ädellövskog, gamla träd.

Skydd:

Riksintresse kulturmiljö (M31). Ravinen runt Vallabäcken är nyckelbiotop.

Önskad utveckling:

Skonsamt löv- och ädellövskogsbruk och fortsatt bete.

Ekosystemtjänster:

Reglerande, pollinering, biologisk mångfald, livsmiljö för biologisk mångfald, naturturism/friluftsliv.

Ett annat viktigt naturområde är Söderåsen, som spelar stor roll för Svalövs kommun. Det är en nationalpark, en naturpärla som ligger både i Svalövs och Klippans kommun, som har mycket högt naturvärde. Området är väldigt populärt för turister, vilket gör att den nya stambanan kan ge negativ visuell effekt samt att området är känsligt för buller.

Tabell 4: Söderåsens miljö (Länsstyrelse, 2017)

<p>Naturtyper - arter: Bokskog av fryletyp, bokskog av örtrik typ, kalkbokskog, alluvial lövskog, ek- avenbokskog av måra-typ, lövsumpskogar av fennoskandisk typ, klipp och rasmarksvegetation.</p> <p>Värden: Geologi, EU-naturtyper, många rödlistade arter inom de flesta artgrupper, fornlämningar, kulturspår, forskningsområde.</p> <p>Skydd: Nationalpark, Natura 2000-område, riksobjekt Söderåsen N 48.</p> <p>Önskad utveckling: Samarbete kring integration och skolprojekt. Upprätta riktlinjer för markanvändning av kommunalt angränsande mark.</p> <p>Ekosystemtjänster: Livsmiljöer för biologisk mångfald, naturturism/friluftsliv, pollinering, genetiska resurser, forskning, utbildning, hälsa, estetiska värden.</p>

Kommunen anser att det borde göras en utredning om att den nya järnvägen kan byggas på pelare, för att behålla åkermark. Kommunen inser i slutändan att järnvägen kommer påverka naturen samt kulturen negativt. När det gäller barriäreffekter, kommer de uppstå oavsett stationsläget, vilket även här är negativt för framkomligheten, naturen och jordbruk.

Höör kommun

Den nya stambanan innebär en avlastning av den befintliga banan vilket medför att trafikrytmen och medelhastigheten blir jämnare, medan den ökning av antal godståg som kommer ske endast kommer innebära en minimal ökning i bullernivå sett till dagens förhållande. Nedan syns teckenförklaring och tillhörande tabell för total ökad bullernivå 100 m ifrån spåret, dessa värden är vid full hastighet:

I tabellerna nedan motsvarar:

Nuläge → JA (jämförelsealternativ)

Prognos för åren 2030-2035 → UA1 (Utredningsalternativ 1)

Prognos för åren 2040-2045 → UA2 (Utredningsalternativ 2)

Tabell 5: Ökad bullernivå 100 meter ifrån spåret (Höörs kommun, 2021)

100 meters avstånd från spåret

Floor	Lund-Eslöv				
	JA	UA1	UA2	UA1 - JA	UA2 - JA
GF	63,5	63,7	64,3	0,2	0,8
F 1	64,4	64,6	65,3	0,2	0,9
F 2	64,8	65,0	65,7	0,2	0,9

Denna tabell visar det värsta utfallet, i många situationer kommer dock tågen att passera i lägre hastigheter eftersom de är på väg in mot ett stopp på stationen. Eftersom godståg bullrar allra mest precis innan tåget stannat helt betyder det med den nya stambanan att det kommer kunna ske mindre uppehåll när de snabba tågen går över till nya stambanan och behovet av att passera med godstågen därmed försvinner. Minskning av antalet passager längs befintlig sträcka kommer att minska bullret i orterna där dessa ligger placerade idag.

Höors kommun ser en stor positiv påverkan av den nya stambanan eftersom det kommer ske förbättringar för pendel- och regionaltrafik på nuvarande bana, detta då banan avlastas och den snabbare trafiken flyttar till nya stambanan eftersom denna trafik bara passerar utan uppehåll och det då kan ske mer tillförlitlig och regelbunden trafikering. Denna avlastning i samband med den planerade ökningen av trafik kommer bidra till att banan får en mer högfrekvent och regelbunden lokaltrafikförbindelse vilket innebär att störningar från t.ex. snabbtågen till Stockholm inte längre kommer påverka banan och att den då blir mer tillförlitlig. De förbättrade pendlingsmöjligheterna kommer innebära en ökad attraktivitet eftersom det kommer vara enklare att pendla till städer som Lund, Malmö, Köpenhamn och att de därför kommer upplevas som "närmare" städer. Detta i sin tur medför att fler flyttar dit, och att mark- och fastighetspriser ökar.

Kommunen ställer sig mot de korridorförslag som Trafikverket lagt fram av flera anledningar och menar att banan ska byggas i anslutning till den befintliga stambanan genom kommunen samt att hastigheten ska tillämpas därefter.

En viktig punkt som kommunen trycker på är miljöpåverkan, naturvärden och kulturvärden. Friluftslivet är en viktig del av kommunens orörda mark och det blir därför en viktig del att bevara. Den nya banan skulle skapa en barriär och förstöra för friluftslivet, skogslivet samt jordbruksmarken. Även sociala samband, räddningstjänstens insatstid och rekreationsområden är några andra viktiga punkter.

Lunds kommun

Som tidigare nämnts är Lunds C den tredje mest belastade stationen räknat antal resenärer per dag i Sverige, och först i Skåne. I dagsläget är stationens kapacitet överbelastad och det finns inte möjlighet att öka resandet (Lunds kommun, 2020). Kapaciteten för järnvägen behöver höjas för att öka systemets robusthet, pålitlighet samt tillgänglighet för att det ska bli möjligt i framtiden att hålla en ökad & mer hållbar transport både för person- och godstrafik.

Respondent på Lunds kommun berättar att svaren på kapacitetsfrågan kan Trafikverket bäst svara på, för att Lunds kommun utgår från Trafikverkets bedömningar kring resande och kapacitet när de arbetar med frågan.

Men det går oavsett att konstatera att den nya stambanan kommer att tillföra välbehövlig kapacitet till systemet som helhet.

Det mesta talar för att resandet med tåg kommer att öka i framtiden, den slutsatsen delas i princip av hela världen. Inget annat trafikslag som existerar i dag, har samma kapacitet när det

gäller att förflytta stora mängder människor effektivt på begränsad yta. Lund ingår i en tätbefolkad region där järnvägen och övrig kollektivtrafik är helt avgörande för en fortsatt tillväxt.

Lunds kommun pekar på fler positiva effekter med central station än med en extern. Med ett centralt stationsläge för höghastighetsjärnvägen kan fler resenärer nå stationen med höghastighetståget mer effektivt, utan extra byten vilken förbättrar resandets kvalitet. Det är avgörande för att skapa snabbare samt smidigare kollektivresor. Dessutom med centralt läge stärks arbetsmarknadsregionen samt att klimatpåverkan inte blir så negativ såsom med extern station.

En extern station kräver anslutningstrafik för att kunna nå rimliga resande volymer. Detta innebär en extra investering. En extern station kommer även påverka stadsutveckling och de naturvärden som finns i lokaliseringalternativet samt friluftsliv, negativt.

”Därtill kommer en extern station att locka resenärer till att ta bilen till höghastighetsjärnvägsstationen. Lokaliseringen kommer att uppmuntra till det. Detta är inte hållbart rent utrymmes- och säkerhetsmässigt på våra vägar, även om bilflottan i framtiden är fossilfri. Kollektivtrafik är ett betydligt mer effektivt sätt att transportera stora mängder människor” – berättar tjänstepersonen.

Sammantaget blir resandet med all sannolikhet lägre med en extern station. Kapaciteten blir sannolikt ett nollsummespel då både ett centralt och externt stationsläge kan utformas så att tillräckligt antal tåg kör.

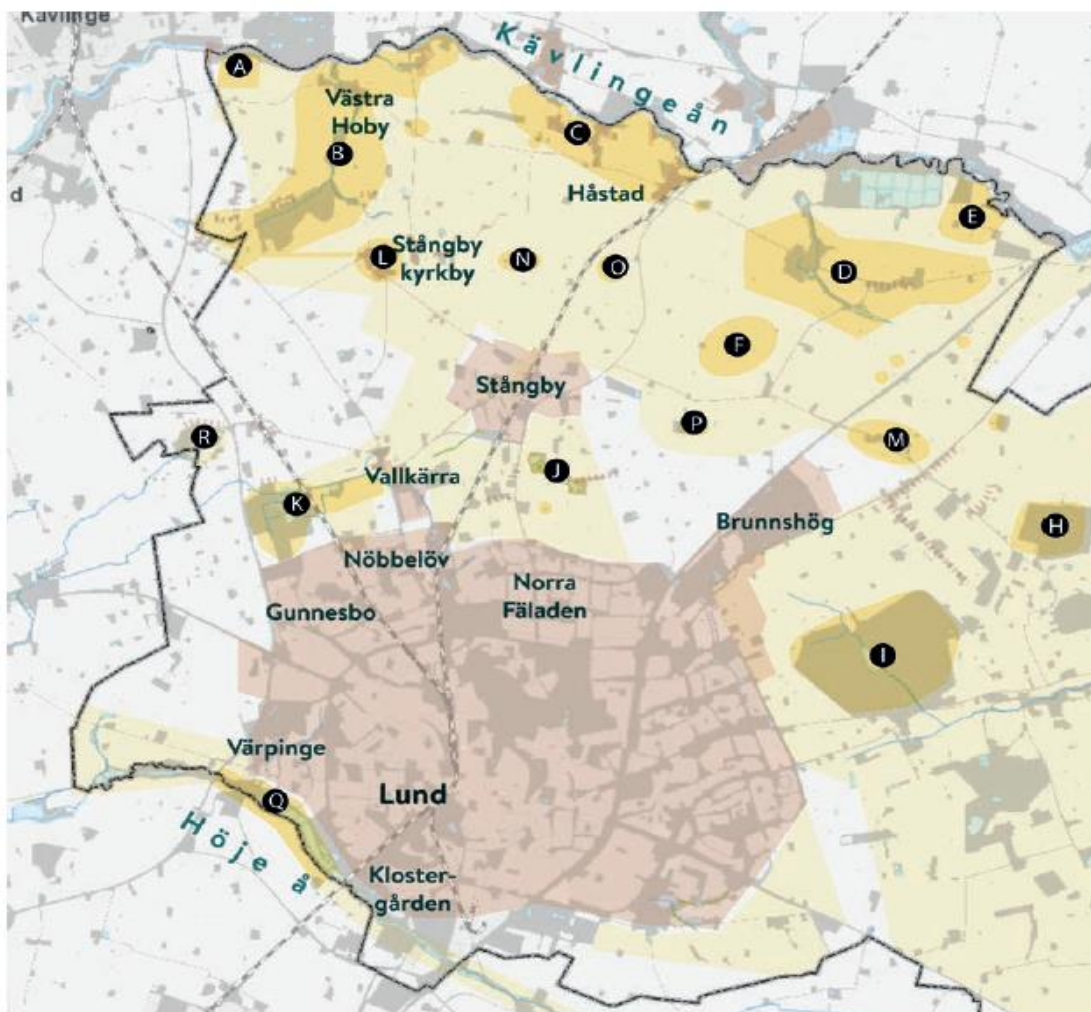
Miljö står i fokus. Nya stambanan har möjlighet att bidra till en attraktiv stad, men även till stora barriäreffekter och avvisande miljö. Kommunen har särskilt viktiga områden (se figur 4) som är känsliga för nya järnvägen, såsom stadskärnan, bostadsnära passager och Kävlingeåns dalgång. Järnvägspassage borde planeras med stor noggrannhet samt hög ambition.

Tjänstepersonen berättar att miljöpåverkan blir större i ett externt läge i Lunds kommun då nya räls kommer att behöva anläggas på platser som saknar järnväg i dag. Påverkan blir stor, om man ser på en mängd olika parametrar som bland annat dragningen och ekonomi. Vid ett centralt läge kommer däremot den nya järnvägen i stora drag att samlokaliseras med befintlig järnväg. Sen finns det delsträckor där båda alternativen medför stor påverkan, men då har det alltså ingen betydelse om det är externt eller centralt stationsläge.

I Lunds kommun medför både ett centralt och ett externt stationsläge barriäreffekter, men påverkan blir betydligt större med ett externt läge.

Det externa läget som framförts av Trafikverket i samråd 3 av lokaliseringsutredningen är vid Pilsåker, strax utanför Nova handelsplats. En placering här skulle skapa barriäreffekter utefter hela Lunds västra delar. Särskilt bekymmersam är dragningen som går rakt genom bebyggda områden ner mot Källby reningsverk. Här blir barriäreffekterna mycket stora. Det enda som kan förmildra är ett stort antal passager över järnvägen, men de har en hög kostnad.

Det centrala läget medför ökade barriäreffekter då delar av dagens järnvägsanläggning utvidgas med fler spår. Detta kan förmildras med passager, liksom smart utformade bullerskydd och så vidare.



Karta som visar utpekade natur- och kulturmiljövärden med ljusgult, utpekade höga natur- och kulturmiljövärden med gult och tätbebyggda områden med rosa.

- A** Kring Rinnebäck
- B** Stångby mosse - Västra Hoby
- C** Krutmöllan
- D** Bösamöllan - Håstad
- E** Svenstorp - Igelösa
- F** Tågarp (del av Viderup)
- G** Skälshög (gravfält)
- H** Flyinge, kungsgård, Kävlingeån m.m.
- I** Linnebjerg
- J** Kungsmarken
- K** Våtmarker Ladugårdsmarken
- L** Nöbbelövs mosse
- M** Stångby kyrkby
- N** Botillelund
- O** Östa Odarslövs gamla by
- P** Håstads boställe
- Q** Västragård
- R** Höje å naturreservat
- S** Fels mosse

Figur 5: Känsliga områden som kan drabbas av höghastighetståget

I Lund har det funnits en centralt placerad järnvägsstation sedan mitten av 1800-talet. Stationen har haft stor betydelse för stadens utveckling bara genom att finnas till, men har även haft en direkt påverkan på stadsplanering och arkitektur i sin omgivning, berättar respondenten.

Det vore helt naturligt att även 2000-talets moderna järnväg går in i centrala Lund. Då fortsätter Lunds centrala delar att vara den naturliga utgångspunkten för resor lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. Detta påverkar även Lunds kulturutbud då järnvägen möjliggör för en stor mängd människor att ta sig till centrala Lund. Utan järnvägen skulle inte Lund vara samma naturliga mötespunkt för stora delar av sydvästra Skåne. Järnvägen är en del av Lunds historia och bör så förbli.

Samtidigt finns det utmaningar med att ha en järnväg som genomkorsar en stadskärna. Buller, säkerhet, stoft och så vidare påverkar. Men järnvägen har funnits på i princip samma plats i snart 170 år, därmed kan man säga att historien redan är inbäddad i den nuvarande sträckningen.

Det finns också naturvärden som är hotade i kommunen, till exempel områdena som Nöbbelöv, Värpinge, Källby naturområden samt Höje å, Kävlingeån, Krutmöllan och Västra Hoby.

Nöbbelövs mosse är en restaurerad våtmark med mycket högt naturvärde som är ett större naturreservat i Lund som även har en rik fågellokal. Mossen har ett stort värde både för rekreationen samt biologisk mångfald som påverkas kraftigt även idag av järnvägen och barriäreffekter.

Höje å samt Källby har stor betydelse för det tätortsnära friluftslivet, kulturhistoriska, geologiska och biologiska värden, samt en enorm betydelse för landskapsbild. Höje å har även en betydande funktion som spridningskorridor, speciellt med tanke att jordbruksmarken runt om kring är relativt artfattig.

Ett annat viktigt område för Kävlinges kommun är Kävlingeån. Kävlingeån har mycket högt naturvärde i form av våtmarker och betesmarker. Hela området är betydande för fågelliv samt olika fiskarter som grönlång och sandkryp. Ån är också viktig som spridningskorridor för olika arter och livsmiljö.

Att utreda var den nya höghastighetsjärnvägen ska hamna är komplicerat och tar lång tid, säger Lunds kommun. Det är naturligt att vissa kommuner inte håller med Trafikverket i den här delen av processen, men det kan komma att ändras.

Lunds kommun ser inga problem, rent generellt, med Trafikverkets utredningsarbete och kommunikationen mellan de. Som Lunds yttrande i samråd 3 visar har de många åsikter, och kommunen vill inte se en extern station, men samtidigt har de förståelse för komplexiteten. Någonstans ska järnvägen fram och tyvärr kommer detta att drabba personer som bor i närheten. Kommunens uppgift är att vara med och påverka så att utredningen tar med alla aspekter, är kvalitativt gjord, samt att rätt parametrar är med och påverkar. Det kommer inte att accepteras vilka lösningar som helst, men det finns ett positivt grundsyn till projektet. Det får inte glömmas att detta är en del av Sveriges största investering i infrastruktur någonsin, och en stor del av detta kommer Lund till direkt nytta. Det är viktigt att se projektets helhet och hur det kommer att påverka hela Sverige i framtiden.

Kommunen anser att Trafikverket är bäst lämpade att utreda vad gäller spårdragningarna och de egna utredningar som kommunerna gör ska snarare ses som inspel för att få Trafikverket att bredda sin syn, samt ta till sig aspekter som de själva inte kunnat få med. Exempelvis är kommunerna bäst lämpade att problematisera stadsutvecklingsfrågor.

För Lunds räkning har de gjort en egen tunnelutredning som utredde hur hela bangårdsområdet vid Lund C kan förläggas i tunnel. Detta jämfördes även med ett markalternativ. Den utredningen togs emot på ett bra sätt av Trafikverket. De var tacksamma för att den gjordes.

Störningar för närboende kan förmildras på olika sätt. Det är viktigt för Lunds kommun att Trafikverket är beredda att lägga tid och pengar på att minska störningar så mycket som möjligt. Det är en av de viktigaste frågorna kommunen arbetar med.

Givet att det blir ett centralt stationsläge finns det främst potentiella hinder norr om Lund. Kommunen jobbar på att få mer klarhet kring exempelvis Stångby, så att kommunen och dess samarbetspartners kan gå vidare med exploateringsprojekt.

Hässleholms Kommun

Kommunen samarbetar med Region Skåne som ansvarar för hela regionens resande och med Skånetrafiken som driver hela tågtrafiken.

Punkter så som resmöjligheter och kapacitetsfrågan beror främst på ekonomiska aspekter och hur det ska finansieras för att utvecklas. Om det skulle byggas en station i Finja, innebär det en omplanering av trafikering med regionbussar samt bygga gigantiska parkeringsplatser för bilister. Det finns ingen anledning att stanna i Finja, ute på landsbygden, mitt i ingenstans. Det blir mer logiskt att bygga det centralt, vilket leder det till ett högre antal resenärer.

Det bor ungefär 20 000 personer i Hässleholm, och de flesta får bättre möjlighet att resa med tåget genom att pendla från centralen än att åka med bilen eller bussen till Finja och därifrån ta tåget.

Det blir både enklare och smidigare för resenärer från kommunen att nå centralen och vidare åka till önskad målpunkt än att åka vidare till Finja, eftersom Hässleholm är knuten med 7 olika punkter här. Man vill att det ska bli en intern station, eftersom reseupplevelsen då blir mer attraktiv. Det är vad resenärer vill, åka centralt, säger kommunen. Region Skåne anser också det vara det mest lämpliga alternativet.

Kommunen vill att resenärer från Hässleholm ska ha möjlighet att välja om de vill gå, cykla eller ta bussen till stationen och vidare till tåget, utan att bli tvingade att ha bil, som är både mer kostsamt för människor och naturen.

Det är också stor konkurrenskraft mot flyget. Med tåget kan man oftast pendla från en central stadsdel till en annan central stadsdel, vilket är en stor fördel om man jämför med flyget, eftersom flygplatserna oftast ligger lite utanför städerna. Det behövs alltså inte kompletterande färdmedel in till staden då avgång och ankomst redan är centralt med tåg.

Det är nästan bara fördelaktigt att man har det centralt, och mindre fördelaktigt att man har det externt. En fördel är att det blir mer ekonomiskt, då det blir billigare att bygga det i Finja.

Exempel på nackdelar kan vara att det kommer ta plats centralt samt större bullerkällor, men det kommer åtgärdas med bullerskydd oavsett eftersom det finns regler samt krav från miljöbalken. Lokaliseringsalternativet har också stor betydelse för hur bullerkällan kommer att påverka staden, det vill säga om det byggs på en bro, vid marknivå eller i tunnel.

Kommunen önskar att bro-alternativet bör utredas, men det skulle kräva ett nytt lokaliseringsalternativ.

Det är en svår fråga som inte kan besvaras riktigt konkret för tillfället, då man är osäker på vart de nya spåren kommer att läggas. Hässleholms kommun samt Region Skåne tittar på att komma så nära den befintliga järnvägen som möjligt samt följa den så mycket det går, vilket skulle resultera i större miljövinster. Om nya järnvägen hamnar vid Sösdala, där den planeras

hamna i dagsläget, kommer det förmodligen bli en del problem för de naturområden som finns i närheten.

Som de flesta redan vet så ger järnvägen en del buller, vibrationer samt barriäreffekter som stör ekologiskt liv. Nya stambanan kommer endast brukas med persontåg, vilket innebär minskning av buller, då de flesta buller orsakas av godståg, och mest vid avgång.

Om stationen byggs i Finja, innebär det att man måste bygga järnvägen på jordbruksmark samt naturmark. Idag har Finja ingen infrastruktur alls, vilket leder till att marken är orörd och man vill helst inte använda marken för att bygga ut infrastrukturen.

Däremot kan en fördel med extern station vara att då befolkningmängden i Finja är relativt liten så skulle färre människor påverkas av buller på grund av glesare landsbygd och längre avstånd mellan bostad och järnvägen.

När det gäller centralt läge måste det givetvis bullerdämpas. I dagsläget finns det dock både persontrafik och godstrafik som kör till Hässleholms centralstation så bullernivån skulle öka minimalt med ett till spår för persontågen i jämförelse, dessutom ska det bullerdämpas i vilken fall som helst, även om det byggs i Finja, och därför är det heller inte något som är avsevärt avgörande.

Det är en stor fråga som inte går att besvara särskilt snabbt eller enkelt. Det bästa alternativet är enligt kommunen att inte bygga järnvägen på marknivå eftersom det innebär att byggnader måste rivras, något som påverkar både människor och historiska värden för staden negativt. Men om man lyckas att bygga det över marknivå, som till exempel på pelare, så innebär det en hel del mindre rivning även om det är omöjligt att undvika helt då Skåne är väldigt tätbebyggt på många håll. Det är givetvis tragiskt eftersom en del av det historiska går i förlust för nybyggnation, men förhoppningsvis lyckas kommunen att bygga upp en ny kultur, den nya stationen kan skapa en ny kultur för Hässleholm. Kommunen lägger stor vikt på att undvika demolera byggnader som har stor betydelse för staden samt människorna som bor där. Befintlig järnväg kör rakt genom Hässleholm, så förmodligen kommer nya järnvägen följa samma sträcka vilket innebär att det inte behövs någon rivning av byggnader.

Det andra alternativet, Finja, påverkar dock Hässleholms kultur samt historiska värden signifikant. Dragningen till Finja kommer påverka Hässleholmsgården stort, som är en viktig grund för Hässleholms historia samt kultur. Dragning över gården, rekreationsområden med 150 000 besökare per år, nyligen byggda bostadsområden "Hassellunden" samt golfbanan ger drastisk påverkan.

Påverkan på naturmiljö beror på var exakt banan hamnar någonstans. Kommunen har arbetat mycket med denna fråga och har även delat underlag med Trafikverket, så de vet vad kommunen har för naturmiljö, som Natura 2000 och Hovdala områden. Kommunen är nöjd med processen gällande denna fråga, men i dagsläget vet de ännu inte hur det kommer se ut vid Sösdala, det är lite svårare där.

Eftersom Hässleholm redan är en järnvägsstad så kommer man med nya höghastighetstågen att få ännu tydligare profil och bättre bild av att man verkligen är en järnvägsstad, vilket hyllar de historiska värdena. Respondenten för Hässleholms kommun tycker att med nya stationen kan man höja värdet samt bilden av Hässleholm ännu mer och göra staden stolt över det.

"Trafikverket planerar och bygger järnväg medan de i kommunen försöker planera och bygga ett samhälle", så beskrivs kommunikationen mellan Hässleholms kommun och Trafikverket. I dagsläget finns det flera alternativ i Skåne där nya järnvägsspår ska dras. Trafikverket och

Region Skåne får dagligen synpunkter från invånarna samt kommunerna som måste analyseras innan det övergår till nästa fas, då ingen önskar ytterligare utredningar. Trafikverket, Region Skåne samt kommunerna vill att projektet ska drivas framåt på det bästa möjliga sätt.

Kommunen och Trafikverket försöker att komma överens så att alla ska vara nöjda. Men, oavsett vilket alternativ man väljer, kommer det alltid vara någon som drabbas hårdare än en annan, och det kan inte undvikas om man vill ha den nya stambanan. Det är viktigt att se och förstå helheten av projektet, för vinsten kommer bli ännu högre för Sverige även om en minoritet påverkas negativt.

Hässleholm har gjort en egen utredning där de försöker få till en bro i centrala Hässleholm. Trafikverket har tagit in och lyssnat på utredningen och reagerat positivt till den. Innan hade de bara utredningsalternativ för marknivå, nu har de även till en bro.

Trafikverket försöker lyssna på kommunen, men de har själva även en plan som måste följas, till exempel planerna för högre hastighet. Ett exempel där problematik uppstår gällande detta kan vara företaget Backer AB som ligger nära spåret i Sösdala, om dragningen sker längst med befintlig järnväg så kommer hastighetsmålen inte uppnås, eftersom hastighetsbegränsningen blir oförändrad.

Kommunen anser att hastighet inte bör vara största målet mellan Lund och Hässleholm för städerna är redan ganska nära varandra, det är mer aktuellt vid längre sträckor, som Hässleholm – Stockholm.

Det är inte lätt för Trafikverket heller, och kommunen har förståelse för det. Även om det önskas att höghastighetståget skall byggas längs den befintliga järnvägen och så centralt som möjligt, så det kan förekomma att det måste rivas flertal med hus för att uppnå detta mål.

Det är viktigt att kommunens och Trafikverkets samarbete fungerar, i annat fall drabbas inte bara aktörer i projektet, men hela samhället. Allmänt ser kommunen positivt på projektet.

5 Analys

Uppdelning och undersökning av var frågeställning

5.1 Miljö

Det finns en ganska gemensam synpunkt hos flera kommuner - att nya stambanan inkräktar mer eller mindre på något sätt i kommunen och att den gör mer skada än nytta. Det är till exempel mycket åkermark, kultur- och rekreationsområden men även bostadsområden som lyfts fram som drabbade områden, vilket gör att det dels är otroligt svårt för Trafikverket att bemöta kommunerna helt på deras villkor, dels för kommunerna att acceptera den kompromiss och eventuell förlust av värde för kommunen som kan ske i samband med ombyggnation eller rivning av olika delar av kommunens mark. Stora barriäreffekter tillför inte bara en form av segregation, vilket i så fall försvårar tillgängligheten för berörda områden och människor, men det gör även att de platser som ansetts lättillgängliga och trevliga kommer bli mindre attraktiva och till en viss del störande i var persons frihet. Ett exempel på detta är Lilla Harrie i Kävlinges kommun, med förskolan och kyrkan. Orten har även en nära koppling till Eslövs kommun vilket gör att boende i båda orter ofta åker över till den ena orten av diverse anledningar, som till exempel skolbarn som åker till skolan eller besökande i kyrkan som åker över till Lilla Harrie på söndagar. Detta tillför i sin tur att liknande områden kan förväntas få färre besökare och aktivitet - eftersom den lokala befolkningen inte längre finner det lättillgängligt, medan eventuella turister inte kan besöka dessa områden eftersom tåget inte stannar i berörda kommuner - och därmed kan det leda till minskat uppehåll, sämre skötsel och möjligtvis stängning av attraktionspunkter eller liknande platser. Skulle en stängning tillkomma innebär det inte bara att den lokala befolkningen behöver hitta något annat intresse att utöva, men även att kommunen förlorar värde genom att attraktionspunkter försvinner och inte längre lockar besökare, vilket i sin tur kan missgynna lokala näringsidkare.

Ett mer positivt ställningstagande som flera kommuner tar är att uppskatta den stora fördelen med en mycket snabbare åtkomst till större städer som till exempel Malmö och Stockholm. Sträckan som idag tar nästan 4,5 h och Hässleholm - Norrköping som tar ett par timmar. Här kommer det märkas stor skillnad inte minst för tågresenärer i sin helhet men även för folk som nu kan börja arbetspendla längre med samma tidsåtgång som för närmare städer tidigare. Detta kan alltså möjliggöra att man inte längre är begränsad på samma sätt utifrån sitt bostadsläge gällande arbete, och att man kan utöka radien för resande utan att behöva flytta.

En lite mer tacksam inställning till den nya stambanan kommer bland annat från Höör och Lunds kommun där det faktiskt finns fördelar med den nya stambanan, eftersom den innebär en avlastning på den redan befintliga Södra stambanan. Det tacksamma med detta är att då snabbtågen kör på en egen bana, ostört av långsammare trafik, kan lokaltrafiken inom orterna sköta dessa förbindelser utan hinder och även med tätare avgångar, något som gynnar den lokala tidtabellen. Vidare kan det möjliggöra att man tack vare ett större utbud av avgångar har större valmöjlighet, som till exempel skolbarn kan välja en tid som funkar bättre med när skolan börjar och slutar för dagen istället för att komma för tidigt eller för sent till skolan/hem på grund av en väldigt gles tidtabell.

5.1.1 Kapacitet

Som nämdes innan är kapacitetsfrågan väldigt aktuell för Södra stambanan i Skåne, då det i dagsläget är kapacitetsbrist. Mest fördelaktigt blir det för Lunds samt Hässleholms kommun, om nu stationerna blir centralt placerade. Speciellt gäller det för Lund, som är en tätbefolkad kommun, vilket leder till att de är beroende av kollektivtrafik. Båda städerna ser mer positivt på central station, då det kommer fler nackdelar med extern station.

Stationerna utanför städerna kommer ha negativa effekter för kapaciteten, eftersom resenärer då blir tvingade att pendla till tåget med bil, vilket blir osmidigt men även kan leda till att fler resenärer inte kommer använda sig av kollektivtrafiken överhuvudtaget.

Påverkan för resterande kommuner blir mest neutralt när det gäller kapacitet, då dessa kommuner inte kommer ha någon station ändå. Det kommer finnas möjlighet att pendla med bil eller buss till närmaste station som har höghastighetståg och därifrån åka till önskad destination, både regionalt samt nationellt, vilket ger god kapacitetseffekt för de mindre kommunerna utan egna stationer.

Enligt prognoserna kommer tågpendling fortsätta att öka i framtiden baserat på att bara de senaste 20 åren har antalet avgångar för persontåg ökat från 700 000 till över 1 000 000 (Trafikverket 2021). Kommunerna som helhet tycker att nya stambanan kommer tillföra kapacitet för hela systemet, vilket anses positivt, och förstår även att höghastighetståget kommer säkerställa dagens samt framtidens krav för resenärer, som är målet med hela projektet.

5.1.2 Kommunikationen mellan Trafikverket och kommunerna

Kommunikationen mellan Trafikverket och kommunerna är väldigt viktigt för projektet. De flesta kommunerna tycker det funkar väldigt bra på individnivå, då det finns en bekantskap sedan tidigare samarbete. Däremot kan kommunikationen i allmänhet kännas som bristande för de andra kommunerna, då både kommunerna och Trafikverket har olika mål och krav, vilket då leder till olika problem i kommunikationen. Oftast händer det vid miljöfrågor, vilket Trafikverket förmodligen anser som mindre viktigt än kommunerna och deras invånare. Tydliga exempel är Natura 2000-mark och naturvårdsområden i Eslövs kommun samt Kävlinges kommun, där höghastighetståg kommer att ge negativ påverka på olika områden såsom Kävlinge ån och Lilla Harrie. Trafikverket har tagit hänsyn till Natura-2000-mark och naturvårdsområden vilket är mest väsentligt för kommunen, men annat som rekreationsområden eller jordbruksområden har ignorerats till största del, vilket gör invånarna besvikna för att det är viktigt för dem. Identiskt blir det för Lilla Harrie och Kävlinge ån, då det saknas tekniska lösningar från Trafikverket om hur de förekommande barriäreffekterna kommer att minskas.

Förutom miljöfrågorna, tycker kommunerna att kommunikationen fungerar bra. Trafikverket har lyssnat och gjort ändringar hos vissa kommuner, som till exempel ett utredningsalternativ för en bro i Hässleholm samt tunnelutredning i Lund, som fick positiv respons båda två från Trafikverket.

Trafikverket reagerar och lyssnar på kommunerna, vilket anses positivt, men man måste också förstå att de har krav som måste följas. De flesta kommunerna hade en stark och gemensam åsikt om att stationerna i Hässleholm samt Lund bör vara centrala, vilket de påpekade vid

samrådet, som i slutresultatet förmodligen kommer bli så som kommunerna önskar. Det visar att kommunerna inte kommer acceptera vilka lösningar som helst, även om Trafikverket har sista ordet.

Allmänt är det viktigt att alla kommuner förstår grundnyttan med detta projekt och ser helheten av hur det kommer påverka hela Sverige, inte bara deras kommun, även om det innebär att några kommuner kommer drabbas hårdare än andra.

6 Diskussion

Här diskuteras det kring resultatet samt kring arbetet i sig.

6.1 Resultatdiskussion

Eftersom det är en stor insats som utförs på begäran av Trafikverket där flera berörda kommuner har sina invändande, innebär det inte bara att processen tar lång tid utan även att den är väldigt komplicerad eftersom de sju kommuner som är berörda alla har sina egna uppfattningar. Genom att öppet dela med sig av samråden till kommunerna och allmänheten ställer sig Trafikverket redo att bemöta kritik, både bra och dålig, och öppnar upp sig för att låta andra påverka processen för Nya Stambanan. Något som gör projektet svårt för kommunerna är det faktum att kunna finna sätt att offra olika kvaliteter som berör vardera kommun för att Trafikverket ska vara nöjd, samtidigt som kommunen inte blir lidande. Å andra sidan finner man Trafikverket som måste bemöta kommunerna så att de är nöjda, medan Trafikverket ändå måste lyckas fullfölja projektet enligt de krav som finns.

Att det oftast blir en debatt och diskussion gällande vissa av de kärnämnen som är viktigast för kommunen, till exempel miljöfrågorna, är något som verkar väldigt krävande men givande. Eftersom kommunikationen överlag anses vara god så blir det oftast en bra diskussion där kompromissen ger ett gott resultat för båda parter. Ett exempel på en sådan diskussion är Lunds tunnelutredning, Lunds kommun vill gärna se en tunnel då de anser det alternativet vara mest lämpligt för staden, men om det inte vore för att de själva tog upp den diskussionen och gjorde sitt eget lokaliseringsalternativ som de sedan presenterade för Trafikverket, hade det med stor sannolikhet aldrig kommit på tal då Trafikverket inte hade det alternativet i åtanke. Den diskussion som fanns efter Lunds kommuns presentation gjorde att Trafikverket ställde sig positivt Lunds tunnelalternativ, och båda parter är ju nöjda när de kan komma överens.

Ett annat exempel när en kompromiss ger ett gott resultat är för ett bro-utredning för Hässleholms kommun. I utredningsalternativ hade Trafikverket bara alternativ för marknivå i centrala Hässleholm, men efter kommunen tog initiativ och gjorde eget utredningsalternativ för en bro, har Trafikverket lyssnat på utredningen och reagerat positivt. I dagsläget vet vi inte om Trafikverket kommer att välja bro-alternativet, på grund av högre kostnader, men man kan se att det finns gott perspektiv till fungerande kommunikation mellan kommunen och Trafikverket.

Redan i början av projektet Nya stambanan kunde man förutse att de mindre kommunerna som Eslöv, Svalöv, Kävlinge, Höör och Hörby kommer få mer negativa effekter än positiva gällande miljö. Höghastighetståg kommer att skapa stora barriärer oavsett om det kommer att byggas i centrala eller externa lägen i Hässleholm och Lund, och det gäller varenda mindre kommun där spåret dras.

I dagsläget vet man inte exakt vilken korridor Trafikverket kommer att gå vidare med, men oavsett vad kommer Eslövs kommun att ha spåret draget antingen väst eller öst om kommunen, vilket innebär att de kommer få dessa negativa effekter gällande miljö oavsett. Trafikverket har tagit hänsyn till Natura 2000 och naturvårdsområden som ligger i Eslövs kommun, men allt annat har i princip ignorerats, vilket i slutändan leder till att

kommunikationen mellan de blir bristande och att man inte kommer överens. Den bristande kommunikationen mellan de har lett till att Eslövs kommun har sagt nej till den Nya stambanan, men med bättre kommunikation kan man förmodligen komma överens och hitta en lösning som skulle ge mindre skador för Eslövs kommun.

Det blir naturligt att dessa mindre kommuner är negativt inställda mot den Nya stambanan, då de inte kommer att ha något stationsläge, vilket innebär att deras vinst med den Nya stambanan blir minimal. Den minimala vinsten som blir för dessa mindre kommuner är möjlighet att pendla snabbare med höghastighetståget till andra kommuner eller regioner, vilket öppnar upp för nya möjligheter för arbetsmarknad eller studier.

6.2 Metoddiskussion

I detta kapitel diskuteras våra arbetsmetoder, litteraturstudie samt intervjuer och hur det användes och hur vi kunde förbättra det.

Det finns ett antal punkter där vi kunde förbättra vårt arbete. Först och främst, forskningen genom litteraturstudien kunde varit mer fokuserat på projektets problem som uppstår vid kommunikationen och hur de ska lösas, för att de flesta problemen kommer just från kommunikationen mellan Trafikverket och kommunerna. Efter att man har läst några av samråden, kändes kommunikationen som bristande för några av kommunerna. Senare i intervjuprocessen med kommunerna fick man en tydligare bild av problemet och bakomliggande faktorer.

Den kunskap som erfordras genom projektets gång och som samlats in via massvis med olika informationskällor, både genom videosamtal, hemsidor och böcker, stämmer väldigt bra överens som svar till den frågeställning och syfte som projektet inleddes med. Utan vidare problem kunde de frågor vi hade besvaras med ganska direkta och tydliga svar från varje intervju eller textdokument, vilket gjorde att tack vare våra frågeställningar så var examensarbete relativt rakt spår att genomföra.

I övrigt är den totala mängden kunskap som samlats in under projektets gång väldigt bra och användbar. Det har varit till stor nytta och den lärdom som nu finns ger en bättre enhetlig bild över hur komplicerat och involverat ett sådant här projekt här. Det har gett en övergripande bild över skalan på Trafikverkets projekt samtidigt som kommunerna fått dela med sig över hur detta projekt uppskattas och upplevs för vardera kommun.

Även granskning av rapporterna kunde fördjupats ytterligare, för att få ännu djupare förståelse av olika problem i projektet, men på grund av tidsbrist fanns det ej möjlighet till det. En annan punkt är intervjudelen. Med hjälp av litteraturstudien som gav oss bilden av projektet, fanns det möjlighet att genom intervjuerna få en djupare förståelse om vad varje respondent från var kommun ville säga och deras synpunkter, vilket senare ledde fram till resultat.

För att få tydliga och konkreta svar, gjordes intervjuer med personer med direkt koppling till nya stambanan. På grund av Covid-19 pandemin, gjordes intervjuerna digitalt. Om intervjuerna skulle ha utförts som fysiskt möte hade resultatet förmodligen varit bättre eftersom man enklare kan dela med sig av material samtidigt under presentationen i form av pappersdokument. Givetvis går det digitalt också, men då man bara har en skärm allt som oftast, kan det bli svårt att balansera ett digitalt dokument, en digital presentation på samma skärm och eventuella andra dokument, till exempel anteckningar eller frågeställningar. Några

av kommunerna hade en PowerPoint presentation med bilder där de försökte förklara vilka områden som skall drabbas av höghastighetståget, men efter transkribering var det svårt att följa bilderna med förklaring till dem.

6.3 Slutsatser

Med hjälp av litteraturstudien och intervjuer har man kommit fram till ett resultat som ger svar till våra frågeställningar. Som man kan läsa sig fram till har själva projektet Nya Stambanan ett antal problem i var kommun såsom miljöfrågor, kapacitet och kommunikationen mellan Trafikverket, som ansvarar för hela arbetsgången.

Lunds och Hässleholms kommuner har ett tydligt mål att ha centrala stationslägen, medan Trafikverket fortfarande har funderingar på externa stationslägen för kommunerna. Eslövs kommun, där miljöfrågor har högst prioritering, anser att Trafikverket saknar grundläggande förståelse för det landskap som skall passeras, vilket leder till negativa effekter för miljö.

Hörs mål är att banan ska byggas i anslutning till den befintliga stambanan genom kommunen, annars blir det större miljöpåverkan för kommunen.

Det viktigaste är att kommunikationen mellan inblandade aktörer är god och uppdaterad allt eftersom utveckling sker. Den nya stambanan kommer förse större delar av mellersta och södra Sverige med ny järnväg, och det är viktigt att alla involverade har förståelse för detta i stunder där de får offra en del av sin kommuns historia eller natur.

Kommunerna och Trafikverket ser olika på hur projektet Nya stambanan skall byggas och fungera, men deras mål är i slutändan samma.

De flesta bekymmer uppstår där kommunen har andra önskemål än Trafikverket har planerat från början. Som sagt, kommunerna försöker bygga och planera ett samhälle, medan Trafikverket försöker bygga järnväg.

7 Referenser

Eslövs kommun. 2021. *Nya stambanan Hässleholm – Lund.*

<https://eslov.se/trafik-gator-parker/buss-tag-och-resor/ny-stambana-hassleholm-lund/>

Hässleholms kommun. 2021. *Hässleholms kommuns yttrande avseende Trafikverkets samråd 3, projekt Hässleholm-Lund - en del av nya stambanor.*

[https://www.hassleholm.se/download/18.5f065f091784aca4dd77d077/1617206386332/KLF](https://www.hassleholm.se/download/18.5f065f091784aca4dd77d077/1617206386332/KLF%202021-170-)

[2%20Ordförandeförslag%20-%20Hässleholms%20kommuns%20yttrande%20avseende%20Trafikverkets%20samråd%203%20Hässleholm-Lund.pdf](https://www.hassleholm.se/download/18.5f065f091784aca4dd77d077/1617206386332/KLF%202021-170-2%20Ordförandeförslag%20-%20Hässleholms%20kommuns%20yttrande%20avseende%20Trafikverkets%20samråd%203%20Hässleholm-Lund.pdf)

Hässleholm kommun. 2022-02-14. *Ny stambana Hässleholm - Lund*

<https://www.hassleholm.se/trafik-och-resor/buss-och-tag/ny-stambana-hassleholm---lund.html>

Lunds kommun. 2021. *Program Stambana, lokaliseringsutredning höghastighetsjärnväg Hässleholm – Lund, Yttrande samråd 3.*

https://old.lund.se/globalassets/lund.se/traf_infra/byggprojekt/lund-c/lunds_kommuns_yttrande_trafikverket_lokaliseringsutredning_hoghastighetsjarnvag_hassleholm_lund_samrad3.pdf

Lunds kommun. 2021. *Stambana Lund - Hässleholm.*

<https://lund.se/stadsutveckling-och-trafik/infrastrukturprojekt-och-utredningar/stambana-lund-hassleholm>

Länsstyrelsen. 2017. *Svalövs kommun.*

<https://www.lansstyrelsen.se/download/18.428fe85c17a75de648a1a6/1631787055396/Svalövs%20kommun.pdf>

Näsman, Linnea (Sweco). 2021-01-20. *Läsanvisning och beskrivning av utkast lokaliseringsalternativ Samråd 3*

<https://www.trafikverket.se/contentassets/1f30a7dc220d4a5bb4ed5183889f8351/1.-lasanvisning-och-beskrivning-av-utkast-lokaliseringsalternativ.pdf>

Paulsson, Ulf, 2020. *Examensarbetet: att skriva uppdragsbaserade uppsatser och rapporter.* Studentlitteratur AB, Lund.

Romson, Åsa. 2016. *Ministrar: Sverige behöver nya stambanor.* Svenska Dagbladet. 9 mars.

<https://www.regeringen.se/debattartiklar/2016/03/ministrar-sverige-behover-nya-stambanor/>

Sweco. 2021. *Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor.*

<https://geoportal.sweco.se/samradsportal/?appid=e8f117d78c1640ce999dd5ccce8cf7f9&theme=trv>

Trafikverket. 2021. *Fyrspåret Malmö – Lund.*

<https://www.trafikverket.se/nara-dig/skane/vi-bygger-och-forbattar/sodra-stambanan-i-skane/lund-arlov/>

Trafikverket. 2020. *Om projektet*.

<https://www.trafikverket.se/nara-dig/skane/vi-bygger-och-forbattar/hassleholm-lund-en-del-av-nya-stambanor/om-projektet/>

Trafikverket. 2021. *Samrådsredogörelse: Hässleholm – Lund, en del av nya stambanor*.

<https://www.trafikverket.se/contentassets/1f30a7dc220d4a5bb4ed5183889f8351/3.-samradsredogorelse.pdf>

Trafikverket. 2020. *Planlägningsbeskrivning: Projekt Hässleholm – Lund*.

<https://www.trafikverket.se/contentassets/1f30a7dc220d4a5bb4ed5183889f8351/planlaggning-sbeskrivning-20200217.pdf> planläggning 2020

Trafikverket. 2020. *Hässleholm – Lund, en del av nya stambanor*.

<https://www.trafikverket.se/nara-dig/skane/vi-bygger-och-forbattar/hassleholm-lund-en-del-av-nya-stambanor/>

Trafikverket. 2018. *Åtgärdsvalsstudie, Station Hässleholm*.

<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1364147/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket. 2018. *Åtgärdsvalsstudie, Station Lund*.

<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1364148/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket. 2021-02-10. *Järnkoll på tågresor*.

<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/jarnkoll--fakta-om-den-svenska-jarnvagen/jarnkollpa-tagresor/>

Trafikverket. 2021-02-28. *Nya stambanor för höghastighetståg – Slutredovisning av uppdrag*

<http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1532016/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket. 2021-09-02. *Samråd och granskning*

<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vasternorrland/vi-bygger-och-forbattar/dingersjo-sundsvall/samrad/#:~:text=Samr%C3%A5d%20ger%20chans%20att%20p%C3%A5verka,och%20vilken%20milj%C3%B6p%C3%A5verkan%20den%20f%C3%A5r.>

Näsman, Linnea (Sweco). 2021-01-20. *Läsanvisning och beskrivning av utkast lokaliseringsalternativ Samråd 3*

<https://www.trafikverket.se/contentassets/1f30a7dc220d4a5bb4ed5183889f8351/1.-lasanvisning-och-beskrivning-av-utkast-lokaliseringsalternativ.pdf>