



**Hässleholms  
kommun**

Kommunstyrelsen

*Ordförandeförslag  
Lars Johnsson  
Kommunstyrelsens ordförande*

*Lars.Johnsson@hassleholm.se*

## **Hässleholms kommuns yttrande avseende Trafikverkets samråd 3, projekt Hässleholm-Lund – en del av nya stambanor**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens ordförande föreslår kommunstyrelsen följande beslut:

Kommunstyrelsen antar Hässleholms kommuns yttrande avseende Trafikverkets samråd 3, projekt Hässleholm-Lund – en del av nya stambanor och överlämnar det till Trafikverket.

Beslutet förklaras omedelbart justerat.

### **Sammanfattning**

Trafikverket har av regeringen fått uppdraget att bygga nya stambanor mellan Sveriges storstadsregioner. Med nya stambanor förbinds samtidigt mellanliggande regioner bättre med varandra och med storstäderna. I nuläget finns det beslut om tre delsträckor varav Hässleholm-Lund är en. Trafikverket planerar därför en ny dubbelspårig stambana mellan Hässleholm och Lund och har i det skede som planeringen befinner sig i nu tagit fram samrådshandlingar för anläggning av ny järnväg för sträckan. I handlingarna presenteras utkast på olika lokaliseringalternativ. Samrådets huvudsakliga syfte är att samråda dessa olika lokaliseringalternativ, även kallade korridoralternativ, inför det fortsatta arbetet med effekt- och konsekvensbedömningar.

Den sammanlagda perioden för lokaliseringsutredningen sträcker sig över åren 2019-2022. Det nu aktuella samrådet är det tredje i ordningen. Det avslutande och fjärde samrådet kommer att startas under våren 2022.

**Hässleholms kommun / Kommunledningsförvaltningen**

Samtliga förvaltningsledningar och nämnder har erbjudits att delges information kring projektet Nya stambanor i allmänhet och det pågående samrådet i synnerhet. Kommunstyrelsen hade vid sitt sammanträde den 3 mars en särskild informationspunkt vars syfte var att bereda ärendet inför godkännande och beslut om Hässleholms kommuns yttrande till Trafikverket under den aktuella samrådsperioden. Samrådsperiodens slutdatum är den 16 mars, men Hässleholms kommun har fått uppskov avseende senaste tid för inlämnande till den 31 mars, detta för att bättre passa kommunens politiska sammanträdeskalender.

Hässleholms kommuns yttrande, som utgörs av denna tjänsteskrivelse, behandlar både övergripande synpunkter för lokaliseringsutredningen som helhet, liksom synpunkter på projektmål och det samrådsmaterial som Trafikverket har publicerat.

### **Hässleholms kommuns ställningstaganden**

Hässleholms kommuns ställningstaganden kring detta samråd kan i stort sammanfattas med nedanstående punkter:

- Hässleholms kommun avstyrker samtliga föreslagna lokaliseringsalternativ samt kräver att en ny eller omarbetad lokaliseringsutredning genomförs. Denna utredning ska bygga på en högsta hastighet om 250 km/h samt att den nya järnvägen ska förläggas i huvudsak utmed den befintliga stambanan.
- Kommunen menar att en kapacitetsutbyggnad mellan Hässleholm och Lund ska ske i anslutning till befintlig stambana och att hastigheten ska anpassas till de förutsättningar en sådan sträckning medger.
- Hässleholms kommun förväntar sig att en ny eller omarbetad lokaliseringsutredning bättre tar hänsyn till ianspråktagande av mark, barriäreffekter, tysta områden, naturvärden och pågående markanvändning.
- Kommunen vidhåller att det uppstår allvarliga barriäreffekter för sociala samband, räddningstjänstens insatstider, brukarperspektivet i mosaiklandskapet, rekreation, friluftsliv och besöksnäring samt naturvärden.
- Hässleholms kommun motsätter sig att de nya stambanorna byggs för 320 km/h. Men om så ändå blir fallet så bör en brolösning utredas, vilket också kräver en ny eller omarbetad lokaliseringsutredning.
- Kommunen förordar en centralt belägen stationslösning i Hässleholm, i befintlig stations absoluta närhet – en ur ett resenärsperspektiv integrerad station.
- Kommunen förordar en centralt belägen stationslösning i Lund.
- Hässleholms kommun reserverar sig avseende behovet av det byggs en kopplingspunkt norr om staden.
- Kommunen emotser resultat från Trafikverkets studier avseende alternativa höjdlägen, såväl för stationslösningen centralt i Hässleholms stad som för sträckningen söder om staden.

- Kommunen menar att lokala och regionala nyttor kan nås lika bra med en lägre hastighet som med den högre hastigheten, 320 km/h.
- Förutom tekniska beskrivningar av alternativa tunnel- och brolösningar så förväntar sig kommunen en redogörelse, med en ekonomisk konsekvensanalys inkluderad, kring hur Trafikverket ser på den av kommunen föreslagna stationslösning som möjliggör att få fastigheter behöver lösas in centralt i staden, att en integrerad kopplingspunkt inryms i stationen samt att Skånebanans sträckning kan ske planskilt utan att några nya spår behöver dras över rekreationsområdet vid Hässleholmsgården, bostadsområdet Hassellunden och golfbanan söder om Hässleholm.
- Kommunen emotser att bli inbjuden till ett öppet och transparent samarbete kring lokaliseringalternativet med en central station i den befintliga stationens absoluta närhet.
- Kommunen förväntar sig, och vill göra tydligt att det är av stor vikt, att kommunen fortsatt får delta aktivt i arbetet med att hitta de bästa lösningarna för de passager som angör Hässleholm C – inte minst avseende passagen mellan Tormestorp och Hovdala rekreationsområde samt passagen i höjd med Sösdala tätort sker i nära samverkan med kommunen.

## Beskrivning av ärendet

Södra stambanan och Västra stambanan är nationellt viktiga för person- och godstrafik. Båda banorna är i dag hårt belastade och det svenska järnvägssystemet behöver byggas ut. Trafikverket har av regeringen fått uppdraget att bygga nya stambanor mellan Sveriges storstadsregioner. Nya stambanor förbinder samtidigt mellanliggande regioner bättre med varandra och med storstäderna. I nuläget finns det dock bara beslut om tre delsträckor varav Hässleholm-Lund är en.

Arbetet med lokaliseringstuderingen i projekt Hässleholm-Lund har nått fasen samråd 3, ett samråd som främst berör Trafikverkets föreslagna korridors- och stationsalternativ. Efter långtgående analyser av det aggregerade underlagsmaterialet från de båda inledande samrådsperioderna, och efter bortval av flertalet alternativa stationslägen, har Trafikverket kommit fram till två stationslägen i och kring Hässleholm – det perifera läget i trakterna kring Finja och det centrala stationsläget i direkt anslutning till Hässleholm C. För respektive av de två stationslägena finns det tre alternativa korridorer genom de södra delarna av Hässleholms kommun via kommunerna Höör och Eslöv till Lund C.

Samrådsmaterialet för det aktuella samrådet, samråd 3, finns samlat på Trafikverkets länk: [Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor \(sweco.se\)](https://www.sweco.se).

Trafikverkets underlag inför den avslutande samrådsperioden, nummer 4 i ordningen, kommer att innehålla mer konkreta och mer tydligt utmejslade stationsalternativ i Hässleholm respektive Lund. Mellan dessa båda stationer kommer ett spårsträckningsförslag att väljas och fastställas. Trafikverket har ännu inte delgivit någon exakt tid för samråd 4, men det finns ett preliminärt besked om att det kommer att hållas någon gång under våren och sommaren 2022.

### **Förslagets konsekvenser för verksamhetens brukare**

Regeringens uppdrag till Trafikverket om att bygga ny järnväg Hässleholm-Lund får positiva konsekvenser för samhällsutvecklingen i berörda regioner och kommuner.

### **Barnperspektivet**

En utbyggd järnväg skapar positiva samhällsutvecklingseffekter som barn och ungdomar kan dra nytta av under många år framöver.

### **Miljökonsekvenser**

Samtidigt som den lokala miljön i vissa delar påverkas negativt, vilket Hässleholms kommun med all tydlighet framfört i den miljökonsekvensbeskrivning som skrevs fram 2018, så bidrar en utbyggd järnväg till måluppfyllelse avseende nationella och globala miljömål. När fler gods- och persontransporter kan flyttas från väg till järnväg skapas uppenbara förutsättningar för hållbara transporter med minskade utsläpp.

### **Facklig samverkan**

Ärendet bedöms inte kräva någon facklig samverkan.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Ärendet bedöms inte ge några omedelbara ekonomiska konsekvenser. Det är först när projektet går in genomförandefas som lokala ekonomiska konsekvenser kan konkretiseras.

## Hässleholms kommuns yttrande

### Inledning och bakgrund

För Hässleholms kommuns vidkommande innebär utbyggnaden av ett nytt järnvägssystem stora förändringar för centralorten Hässleholm, för dess omland med kransorter, stationsorter och hela kommunens landskap – såväl positiva som negativa förändringar.

En ny järnväg Hässleholm-Lund med ett centralt och integrerat stationsläge i Hässleholm bidrar bland annat till hållbar tillväxt och utveckling på såväl lokal och regional nivå som på nationell nivå. Utöver kommunens utveckling mot ökad tillväxt, fler bostäder och en positiv befolkningsutveckling kommer Hässleholms kommun även att kunna ta del av de positiva effekter som den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen ger ur ett internationellt perspektiv.

### Om samrådsmaterialet

Samrådstiden för denna samrådsperiod har varit tillräcklig, men däremot upplevs samrådshandlingarna sakna flera förväntade detaljer och förtydliganden. Med utgångspunkt ifrån de betydande ingrepp som ett infrastrukturprojekt av detta slag innebär, så menar Hässleholms kommun att samrådshandlingarna generellt innehåller för många oklarheter och osäkerheter för att utgöra ett beslutsunderlag för avgörande kring korridorsval. När det gäller val av stationsläge så står dock Hässleholms kommun fast vid att det är det centrala stationsläge, såväl i Hässleholm som Lund, som ger mest samhällsnyttor och sannolikt också är minst kostnadsdrivande.

### En stad och flera kringliggande stationsorter – alla med utvecklingspotential

Hässleholms kommun förordar ett centralt stationsläge i den befintliga stationens absoluta närhet. Ett samlat och centralt stationsläge i Hässleholm får positiva effekter för persontågstrafiken i ett större omland – regioner såsom Blekinge, norra Skåne och södra Småland inräknade. Samtidigt måste hänsyn tas till befintliga orter och de barriäreffekter som finns i landskapet redan idag. Därför bör sträckningen av de nya stambanorna, så långt det är möjligt, följa den befintliga stambanan. För projekt Hässleholm-Lund gäller detta särskilt efter passagen av Sösdala söderifrån och vidare in mot ett centralt stationsläge för höghastighetståg i direkt anslutning till dagens Hässleholm C via rekreationsområdet kring Hovdala slott. Befintliga rörelsemönster för människor och djur i olika delar av kommunen bör förstärkas istället för att försämrans genom tillkomsten av nya stambanor och bullerfrågan måste lösas så effektivt som möjligt.

I samrådsmaterialet kan man utläsa att den nya stambanan ska ansluta till befintlig stambana norr om Hässleholm och att en kopplingspunkt ska byggas söder om

Hässleholm. Hässleholms kommun emotser utredningar kring alternativa lösningar, till exempel en kombinerad central stationslösning med inkluderad kopplingspunkt – en fullt rimlig lösning i flera plan och som finns i ett antal utföranden runt om i världen. En sådan lösning sparar markanvändningen utanför staden och sparar många värden samt minimera tillkommande och kostnadsdrivande objekt – till exempel Skånebanans föreslagna omdragning, långa på- och avkörningsspår som en del av kopplingspunkten och omfattande fastighetsinlösen som en följd av en markförlagd station. Fördelarna är många och uppenbara och här menar Hässleholms kommun att det krävs fördjupade studier.

Med anledning av ovanstående så har Trafikverket låtit meddela att en ny studie, vars fokus ligger på att utvärdera möjligheterna till en brolösning alternativt en tunnellsättning för nya stambanor genom Hässleholms stad, har satts igång.

### **Hela-resan-perspektiv – med lokala, regionala och nationella nyttor**

Hässleholms kommun framhåller vikten av ett centralt stationsläge i Hässleholm – ett stationsläge som är integrerat med nuvarande station, med det befintliga järnvägsnätet och med stadens struktur. Hässleholm är, och kommer att förbli, en viktig bytespunkt och mötesplats för resenärer i tågtrafiken i Sverige. Ur ett resenärsperspektiv är det nödvändigt att nationell, regional och lokal tågtrafik finns samlad i samma punkt. Hässleholms kommun vill gå vidare i det gemensamma arbetet med ett centralt stationsläge som fastslaget stationsalternativ.

Ett externt stationsläge utanför staden och långt från den befintliga stationen förutsätter omfattande spårbundna anslutningar in till Hässleholm C. Detta tvingar alla resenärer till minst ett extra byte och extra restid, vilket minskar attraktiviteten i det kollektiva resandet. Samtidigt visar resultatet från den gemensamt genomförda stadsanalysen, inkluderande samsynskapande stadsanalysdagar, att endast det centrala stationsläget vid dagens Hässleholm C är relevant ur flertalet synvinklar. Resenärer med mer än ett byte längs sin resa riskerar att hamna i en situation som gör att bilen blir ett självklart alternativ för alla som har tillgång till bil. Utöver att snabbt och smidigt kunna ta sig och sin packning ”in house” till plattformar med tåg i flera riktningar är fördelarna uppenbara med god tillgänglighet till regionbussar, stadsbussar samt till gång- och cykelvägar. Ett externt stationsläge kräver vidare omfattande utbyggnation av nya gång- och cykelvägar, busslinjer, gaturum, torg och centrumfunktioner. I och kring Hässleholms stadskärna, vid den befintliga Hässleholm C, finns allt detta redan. Här finns ytor och planer för fortsatt utveckling och tillväxt. Ur ett samhällsutvecklingshänseende för Hässleholm, regionen och södra Sverige finns det bara ett reellt stationsplaceringsalternativ.

### **Det samlade samhällsperspektivet**

För beräkningar av nyttor ur ett samlat samhällsperspektiv är det nödvändigt att ta med hela det ekonomiska perspektivet, inte bara de nyttor som kommer fram vid

Trafikverkets analyser och som gäller för Trafikverkets egna åtaganden med en prislapp enskilt gällande byggandet av den nya infrastrukturen. Vid en så stor samhällsomvälvande infrastruktursatsning som projekt Hässleholm-Lund är måste kommunens, regionens och statens övriga nyttoanalyser tillåtas ge den samlade bilden. Hela samhällsekonomin måste analyseras och beskrivas redan nu för att kunna tas hänsyn till i nästkommande utredningsskede då stationslägen och själva placeringen av järnvägsanläggningen ska tas fram mer precist.

Den totala samhällsekonomin, initialt och över tiden med de nya stambanorna på plats, påverkas med stor sannolikhet i fel riktning om ett externt, perifert eller semiperifert stationsläge blir aktuellt i Hässleholms kommun. Ett stationsläge likt det som föreslås i trakterna kring Finja för med sig krav på omfattande insatser för att lösa tillgängligheten för järnvägens resenärer. Hässleholms kommun menar att detta tillsammans med flera andra goda skäl gör klart att det inför det avslutande samrådet är dags att lägga tid och resurser på att få till en så bra integrerad central stationslösning som möjligt. Fokus kan då även läggas på en positiv stationsområdesutveckling kopplad till stadsutvecklingen i Hässleholms stad. Vidare kan det vara på sin plats att påpeka att redan genomförda järnvägssatsningar med god tillgänglighet till kommunens åtta stationer, med Hässleholm C som central mittpunkt, riskerar att bli "bortkastade" om ett centralt och integrerat stationsläge väljs bort.

### **Kommentarer och synpunkter avseende korridor "Finja"**

Hässleholms kommun anser inte att ett externt stationsläge med en bytespunkt i Finja är ett hållbart alternativ för kommunen, regionen och ett stort omland i södra Sverige. Med ett externt stationsläge krävs en stationslösning med kopplingar till den befintliga stationen i Hässleholms stad samt nya kopplingar till annan infrastruktur och kollektivtrafik. Områden med höga värden vad gäller friluftsliv, ekosystemtjänster, kultur- och naturmiljö samt fornlämningar påverkas negativt vid en utbyggnad av ett externt stationsläge i Finja med tillhörande kopplingar in mot staden och den befintliga stationen. Ett externt stationsläge för dessutom med sig ett behov av stor markanvändning för parkeringsplatser och andra faciliteter. Vidare anser Hässleholms kommun att en ny station i Finja riskerar att bli en isolerad, öde och otrygg plats utan verksamheter och stationsnära bostäder i någon större omfattning. Inom 400 meter från Finja ryms idag endast 15 personer eller 0,03 % av kommunens befolkning.

En extern station är en ineffektiv lösning ur såväl resenärs- som trafikeringssperspektiv. Den regionala restidsvinst som görs på sträckan Hässleholm-Lund förbrukas vid det ineffektiva byte som måste ske. Hässleholm C är redan idag en stark kollektivtrafikhud och prognoserna för stationen talar om en fortsatt utveckling av nodens betydelse, med eller utan nya stambanor. Det är bland annat därför som Hässleholms kommun inte ser något annat alternativ än en centralt

placerad station som en möjlig lösning för framtiden. Och det är också därför som korridoren Finja inte är en lämplig korridor.

Korridorsalternativet med station i Finja har stor påverkan på det omgivande landskapet och därmed också området kulturmiljö. Särskilt bör landskapet kring Mjölkalånga och Mattered beaktas. Beroende på vilken av kopplingspunkterna till den befintliga stambanan som väljs så påverkas även området kring Brönnestad och delar av Hovdalaområdet där höga kulturmiljövärden återfinns. Det är även värt att nämna att korridoren väster om Finjasjön sannolikt innebär omfattande arkeologiska utgrävningar och undersökningar.

Det finns flera områden i naturvårdsplanen som kan komma att beröras med negativ påverkan vid ett externt stationsläge i Finja och med en korridor väster om Finjasjön. Exempel på sådana områden är 1024 Svärtingstorp, 250502 Hogabäcken, 251101 Myrarp norr och 1143 Myrarp.

Vid en fortsatt utbyggnad norrut påverkas andra känsliga områden i naturvårdsplanen samt bullerfria områden i enlighet med Hässleholms kommuns översiktsplan. Exempel på områden som berörs är 1038 Hörlingeån, 1041 Rökeå och 1020-22 Vedema, varav det sistnämnda är ett viktigt friluftsområde för rekreation innehållande blandskog med mycket ek- och bokskog samt vattendrag.

Vattenskyddsområdet Mjölkalånga, en framtida huvudvattentäkt för kommunen, påverkas av ett nytt externt stationsområde. Projekteringen för området har pågått i flera år. I Regional vattenförsörjningsplan för Skåne län (2012:2) pekas grundvattentäkten vid Mjölkalånga ut som en större vattenresurs i sand- och grusavlagringar med mycket goda uttagsmöjligheter. Denna grundvattenförekomst bedöms vara betydelsefull för framtida konstgjord infiltration i området. Enligt Vatteninformationssystem för Sverige (VISS) är aktuell kemisk och kvantitativ status god, och uttagsmöjligheterna beskrivs som "ovanligt goda", i storleksordningen >125 l/s (ca 10 000 m<sup>3</sup>/dygn). Korridorsalternativet med station i Finja korsar området kring Mjölkalånga vilket innebär en risk för försämrad grundvattenkvalitet, inte minst i byggskedet. Området kommer troligen att inrättas som vattenskyddsområde inom en snar framtid.

Med korridorsalternativ Finja följer behovet av en ny och omfattande anläggning för att koppla den nya stambanan till den befintliga stambanan och till Hässleholm C, en så kallad kopplingspunkt. I Trafikverkets samrådshandlingar finns två alternativ till kopplingspunkt – ett alternativ norr om Finjasjön och ett en bit söder om Tormestorp.

Det nordliga alternativet av de två alternativa kopplingspunkterna leder enligt Hässleholms kommun till icke acceptabel omgivningspåverkan. Dessutom menar Hässleholms kommun att restiden påverkas så pass negativt att många resenärer väljer att köra bil istället för att åka kollektivt. Vidare så ger den nordliga lösningen



långtgående och onödiga ingrepp i staden. Den medför kraftig påverkan på många kärnområden för ädellövskog, inkluderande en stor mängd skyddsvärda träd. Läget medför stora konsekvenser för kulturmiljön i Hässleholm då dragningen påverkar Hässleholmsgården och fornlämningar längs sträckningen. En kopplingspunkt norr om Finjasjön riskerar att bli mycket kostsam för kulturmiljön i området.

Hässleholmsgården med omgivande rekreationsområde är en grundbult i förståelsen av Hässleholms historia och uppkomsten av staden. Kopplingspunktens dragning förbi Hässleholmsgården, genom rekreationsområdet med mer än 150 000 besökare årligen, över det detaljplanerade och det nyligen bebyggda bostadsområdet Hassellunden och genom den centralt belägna golfbanan innebär ingrepp som svårigen kan vara försvarbara. Andra exempel på områden som kan komma att beröras och som utgörs av särskilt värdefulla natur- och rekreationsmiljöer är Mölleröd, Fredentorpsskogen, Torshem och Västra Björklunda. Ett lokaliseringsalternativ norr om Finjasjön kan inte förenas med möjligheten att upprätthålla och utveckla förutsättningarna för rekreation och friluftsliv i stadens gröna lunga där flertalet motionsspår och vandringsleder korsar varandra.

En annan aspekt är risken för att incidenter med hot om suicid och personer på spårområdet ökar inom området. Skånebanans dragning är redan idag särskilt utsatt för denna risk. Det krävs omfattande åtgärder för att minimera möjligheten att beträda ett utökat spårområde, vilket i sin tur förstärker barriäreffekten.

Även det södra kopplingspunktalternativet leder till förlängda restider. För det södra alternativet kan ingreppen i natur- och kulturvärden i princip likställas med påverkan från det nordliga alternativet. Exempel på områden som berörs är Brönnestad och Hovdalaområdet.

### **Kommentarer och synpunkter avseende korridor "Hässleholm C"**

En korridor med ett centralt stationsläge i direkt anslutning till Hässleholm C är det alternativ som bäst uppfyller uppsatta och beslutade projektmål. Hässleholms kommun förordar ett centralt stationsläge men menar att det finns oklarheter och osäkerheter som försvårar själva korridorsvalet. Hässleholmsdepån, en nyligen uppförd depå för tågunderhåll, påverkar en eventuell kommande sträckning av den nya järnvägen norrut från Hässleholm C. Norr om staden finns vattendragen Almaån, Farstorpsån och Hörlingeån. Strandskyddet för dessa behöver beaktas liksom markanvändningen för fortsättningen norrut mot Värnamo och Jönköping och vad gäller tillfälliga eller permanenta kopplingar mot den befintliga stambanan.

Hässleholms kommun är fortsatt tydliga med att det är centrala stationslägen som gäller för både Lund och Hässleholm. Det är med ett centralt stationsläge som den största samhällsnyttan kan fås. Med nationella tåg, storregionala tåg, regionala och lokala tåg samt med anslutningar till annan kollektivtrafik som de största resenärsnyttorna uppstår. En central station i Hässleholm är gynnsam för ett stort

omland. Ur ett samhällsutvecklingshänseende för Hässleholm, regionen och södra Sverige finns det bara ett reellt stationsplaceringsalternativ.

Inom 400 meter från Hässleholms C ryms idag 2 062 personer eller 4 % av kommunens befolkning. Det är redan idag ca 100 gånger fler boende inom 400 meter från det centrala läget jämfört med det externa stationsläget i Finja. Hässleholms kommun arbetar med förberedelser och planering för ett stort bostads- och verksamhetsområde direkt väster om stationsområdet. Området planeras för att inrymma 2 500 nya bostäder, nya skolor, förskolor och stationsnära verksamheter. Planerade åtgärder ger en betydande förtätning i stationens närområde.

Stationens inverkan på befintlig stadsbebyggelse och stationens arkitektoniska utformning blir en mycket viktig fråga att utreda vidare. Hässleholms stad är formad av järnvägen och den knutpunkt som uppstod för över 100 år sedan. Hela stadsmiljön bygger på raka linjer med vinkelräta gator som korsar varandra. För Hässleholms kommun och stad är en centralt utbyggd järnväg inget nytt. Med en väl utformad central knutpunkt skapas förutsättningar för nya mötesplatser för utbildning och näringsliv. Stadens centrum får större potential att utvecklas och vitaliseras. Med en ny entré mot Magasinsgatan kan redan uppstartade utvecklingsprojekt i stadens västra delar fångas upp och utgöra ett naturligt inslag i utvecklingen av den nya Hässleholm C.

Hässleholms kommun ser framför sig en station med ett modernt och spännande formspråk som samtidigt är hållbart över tiden. Det finns dock ett antal kulturellt värdefulla byggnader och miljöer längs med den nya stambanan och stationen som behöver undersökas närmare. Trafikverket behöver ta hänsyn till och använda Hässleholms kommuns nyligen genomförda inventering och arbete med kulturplan för staden Hässleholm. Planen är under färdigställande.

Hässleholms kommun emotser resultatet från de studier som Trafikverket startat upp helt nyligen gällande alternativa stationslösningar – dels på bro, dels i tunnel. Ett markförlagt stationsläge ger omfattande påverkan på befintliga byggnader som vid en alternativ stationslösning kan sparas och fortsätta användas på ett ekonomiskt och miljömässigt godtagbart sätt.

Inom denna, den östliga korridoren, återfinns skyddsvärda områden med höga natur- och kulturvärden. Ett exempel på område som berörs är det sammanhängande området Hovdala-Brönnestad-Myrarp. Även längre söderut, kring Sösdala tätort, finns skyddsvärda områden för exempelvis rekreation och skogs- och jordbruk.

Samtidigt som den nya stambanan stärker förbindelserna mellan städer och regioner, så måste även dess sträckning ta hänsyn till befintliga och vitala verksamheter. En korridor som hindrar en planerad expansion eller försätter stora

och viktiga verksamheter i en situation som kräver omlokalisering är ingen lämplig korridor. En påtvingad omlokalisering kan innebära att verksamheten flyttar utanför kommunens gränser och med det tar med sig 100-tals arbetstillfällen. Ett sådant exempel återfinns i en av de föreslagna delkorridorerna kring Sösdala tätort. Korridoralternativet som är placerat genom tätorten berör verksamhetslokalerna för ett av kommunens stora företag. Här är det viktigt att Trafikverket för en tidig dialog med det aktuella företaget.

Lokaliseringsalternativen öster respektive väster om Sösdala samt alternativet som mer eller mindre följer den befintliga stambanan genom tätorten behöver utredas vidare av Trafikverket. Detta bör ske i nära samarbete med Hässleholms kommun.

### **Alternativa höjdlägen – alternativa korridorer**

De föreslagna korridorerna i Hässleholms kommun utgår ifrån att den nya järnvägen är markförlagd med markförlagda stationslösningar. Hässleholms kommun menar att det sannolikt finns andra lämpliga korridorer än de båda föreslagna korridorerna om hänsyn tas till alternativa höjdlägen. Alternativa höjdlägen kan dessutom skapa större grad av flexibilitet inom de föreslagna korridorerna med minskade kostnader som följd och med minskad inverkan på värden längs sträckningen. En broförlagd lösning förväntas också ta betydligt mindre mark i anspråk än en markförlagd lösning vilket starkt talar för en broförlagd lösning.

### **Sändlista:**

Trafikverket  
Lunds kommun  
Eslövs kommun  
Höörs kommun  
Region Skåne  
Länsstyrelsen Skåne

Lars Johnsson

*Kommunstyrelsens ordförande*