

Motiv till Projekt mål för Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor

Inledning

Denna PM innehåller motiv till de projekt mål som återfinns i ”Beslut – Projekt mål för Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor” och ska läsas tillsammans med dem.

Motiv

Restider

Projekt målet anknyter tydligt till både övergripande mål för nya stambanor och till ändamålet för projektet. Det täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 10.1 Minska inkomstklyftorna, 10.2 Främja social, ekonomisk och politisk inkludering och 11.6 Minska städernas miljöpåverkan.

Ju kortare restid, desto större samhällsekonomisk nytta och stärkt konkurrenskraft för tåg relativt andra trafikslag. Målet tar fasta på restiden, då det är det mest relevanta måttet för en bredare målgrupp och tydligt beskriver en viktig nytta av projektet. Restidsvinsten är sannolikt också den största nyttoposten i den samhällsekonomiska kalkylen. Målet 19 minuter är framtaget i samarbete med Trafikverkets kapacitetscentrum och är oberoende av stationslägena i Lund och Hässleholm. Det är framräknat som delsträckans restidsmål med hänsyn till andra restidsmål på systemnivå för de nya stambanorna. För snabba regionaltåg är utvärderingskriteriet en restid på 23 minuter, vilket beror på dels en lägre hastighet, dels att regionaltågen eventuellt angör de centrala stationerna i Hässleholm och Lund medan höghastighetstågen kan komma att stanna vid externa stationslägen.

Det krav som är styrande för valet av linjesträckning är dock den så kallade gångtiden mellan Hässleholm och Lund, vilket innebär att tåget inte stannar vid de båda stationerna. Gångtiden om 16 minuter (nord-sydlig riktning) och 16 minuter 20 sekunder (syd-nordlig) är avgörande för att klara det övergripande restidsmålet Stockholm-Malmö på 2 timmar 30 minuter med direktgående höghastighetståg. Gångtiderna återfinns i utvärderingskriterierna.

Projekt målet med tillhörande gångtidskriterier krävs för att säkerställa att tidsbudgeten för delsträckan hålls och därmed nyttan av investeringen på systemnivå, trots det övergripande kravet om att anläggningen ska kunna trafikeras i 320 km/h. Det finns med andra ord korridorer och linjedragningar som skulle klara de övergripande kraven men inte projekt målet och kriterierna och därmed ge en sämre funktionalitet.

Kapacitet och robusthet

De tre projektmålen har en tydlig koppling till både övergripande mål för de nya stambanorna och ändamålet för projektet. De täcker flera av FN:s globala hållbarhetsmål, vilket beskrivs nedan.

Projektmålet att tillföra kapacitet (F2) täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 9.1 Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer och 11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla. Målet specificeras utifrån den trafikering som Trafikverket har bedömt vara rimlig för det färdiga systemet, det vill säga med utbyggda nya stambanor. Målet tar därmed fasta på vad som är relevant för en bred målgrupp. Den tekniska kapaciteten för systemet är dock högre, vilket anges i de övergripande programkraven och återfinns i utvärderingskriterierna.

Delsträckan Hässleholm-Lund är en av flera delsträckor i de nya stambanorna som ger mycket stort värde genom att avlasta befintlig bana (Södra stambanan). Södra stambanan är en allt allvarligare flaskhals för utvecklingen av järnvägen i södra Sverige. Därför skapas ett eget projektmål (F3) om att frigöra kapacitet i det sydsvenska järnvägssystemet. Projektmålet täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 9.1 Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer och 11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla.

Punktlighetsmålet för de nya stambanorna som separat system är 98 % (se Övergripande programkrav). Punktligheten avser så kallad rättidighet + 5 minuter, vilket innebär att ett tåg anses vara punktligt om det ankommer stationen inom fem minuter efter ordinarie tid. De nya stambanorna är primärt ett separerat system från övriga banor, men det finns kopplingspunkter och sannolikt gemensamma stationer. Det innebär att punktlighetsmålet för trafiken på de nya stambanorna är 95 % med hänsyn till effekter från anslutande banor. För projektet Hässleholm-Lund anges punktlighetsmålet 98 % (F4). Projektmålet täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 9.1 Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer, 11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla samt 13.1 Stärk motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer.

Robustheten speglas framför allt i det höga kravet på punktlighet, vilket styrs av krav på anläggningens utformning. Det stärks också genom att man får två parallella banor i relationen Hässleholm-Lund då det minskar risken för att båda järnvägarna är avstängda samtidigt.

Stationslägen

De tre projektmålen har en tydlig koppling till övergripande mål för de nya stambanorna och till ändamålet för Hässleholm-Lund. De täcker flera av FN:s globala hållbarhetsmål, vilket beskrivs nedan.

Projektmålet F5 täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 10.1 Minska inkomstklyftorna, 10.2 Främja social, ekonomisk och politisk inkludering, 11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla samt 11.6 Minska städers miljöpåverkan. Projektmålet fokuserar på attraktivitet ur ett hela-resan-perspektiv med effektiva byten till tåg och andra trafikslag, vilket betonar betydelsen av att den nya järnvägen utgör en delsträcka i människors resor. Om resenärer tvingas till tidskrävande byten mellan färdmedel tappar tåget i attraktivitet och konkurrenskraft. Anledningen att byten till andra tåg lyfts särskilt är dels att detta kan komma att ske inom samma stationsområde, dels att tåget har potential att erbjuda en hållbar tillgänglighet med lång räckvidd. Bytesmöjligheter till andra trafikslag ska också underlättas.

Målet om att möta ett stort resandeunderlag och möjliggöra tillgänglighet för alla (F6) täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 3.4 Minska antalet dödsfall till följd av icke

smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa, 9.1 Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer, 10.1 Minska inkomstklyftorna, 10.2 Främja social, ekonomisk och politisk inkludering samt 11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla. Projektområdet tar i lokaliseringskedet fasta på att stationerna måste kunna ta emot ett stort antal resenärer och även att tillgängligheten för grupper med olika behov och förutsättningar, exempelvis socioekonomiska, ska underlättas. Det sistnämnda innebär bland annat att tillgänglighet med kollektivtrafik (som kan nyttjas av en bredare publik) ska ges ett högre värde relativt tillgänglighet med bil (som utesluter grupper i samhället utan tillgång till bil). I senare skeden kommer tillgänglighet för alla också att handla om att utformningen gör det möjligt att anläggningen kan användas av alla, oberoende av exempelvis fysiska behov och förutsättningar. Detta projektmål är alltså ett exempel på hur utvärderingskriterierna kommer att delvis förändras ju mer detaljerad utredning och projektering blir.

Det tredje målet för stationslägen F7 täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 9.1 Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer, 10.1 Minska inkomstklyftorna, 10.2 Främja social, ekonomisk och politisk inkludering, 11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla samt 11.6 Minska städernas miljöpåverkan. Projektområdet betonar både vikten av att stödja ett stort upptagningsområde med många resenärer och att säkerställa tillgänglighet till viktiga målpunkter. Förenklat handlar upptagningsområdet om boende i regionen och målpunkter om tillgängligheten för människor som reser till regionen. Delsträckan kan också bidra till att göra målpunkter mer tillgängliga också för boende i regionen. Bland målpunkter ingår exempelvis stadscentrum, sjukhus, universitet och högskolor. Det är också viktigt att beakta interaktionsmöjligheterna mellan stad och landsbygd/mindre orter, något som spelar stor roll för att alla delar av regionen ska utvecklas. Tillsammans med bland annat ökad kapacitet i järnvägsnätet (och ökad turtäthet) samt den kortare restiden bidrar detta projektmål till att stödja utvecklingen av nya bostäder och verksamhetslokaler i regionen, men även exempelvis en vidgad arbetsmarknad.

Landskap

De tre första projektmålen för landskap H1-H3 har en tydlig koppling till övergripande mål för de nya stambanorna. De täcker flera av FN:s globala hållbarhetsmål, vilket beskrivs nedan. Projektmålen behandlar olika aspekter som dock har vissa kopplingar, exempelvis mellan kulturhistoriska samband och etablerade markbruk och rörelsemönster. Gemensamt är formuleringen att den nya järnvägen *ska så långt som möjligt...* Formuleringen motiveras av att det är omöjligt att anlägga en ny stambana utan att det får påverkan på landskapet. Samtidigt betonas möjligheten att faktiskt stärka upplevelsen av landskapet eller förutsättningarna för exempelvis etablerade markbruk.

Projektmålen H1-H3 avser både landskap och stad enligt bedömningsgrunder från MKB. Formuleringen *Den nya järnvägen* avser såväl bana som stationer.

Projektmål H1 täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 11.4 Skydda världens kultur- och naturarv samt 11.7 Skapa säkra och inkluderande grönområden för alla. Projektmålet understryker att den nya järnvägen ska anpassas till landskapets förutsättningar och utveckling. Ambitionen är att upprätthålla eller stärka den positiva upplevelsen. Projektmålet fokuserar på upplevelsen hos den som vistas i landskapet och tågresenärens upplevelse är tydligt underordnad, om än inte oviktig.

Projektmålet om landskapets karaktär och hur det används i dag (H2) täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 11.4 Skydda världens kultur- och naturarv och 13.1 Stärk motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer. Projektmålet har fokus på människors markbruk och rörelsemönster, medan djurens behov täcks av senare projektmål (H4). Målet handlar om att upprätthålla eller stärka

förutsättningarna, exempelvis genom att anlägga den nya järnvägen med så små intrång och barriäreffekter som möjligt.

Projektet H3 täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 11.4 Skydda världens kultur- och naturarv. Projektet betonar de kulturhistoriska miljöerna och mångfalden av dem och att den nya järnvägen så långt som möjligt ska stärka möjligheten att läsa och uppleva dem. Även här handlar det om att välja korridorer och stationslägen med så små intrång och barriäreffekter som möjligt.

De två följande projektmålen för landskap H4-H5 har en stark koppling till dels de övergripande målen för de nya stambanorna, dels till natur- och rekreationsvärden som är rikligt förekommande i utredningsområdet. De täcker flera av FN:s globala hållbarhetsmål, vilket beskrivs nedan. I båda projektmålen ska den nya järnvägen bidra till att upprätthålla eller stärka förutsättningarna för värdena.

Projektet om ekosystem med en mångfald av arter och livsmiljöer (H4) täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 6.6 Skydda och återställa vattenrelaterade ekosystem, 11.4 Skydda världens kultur- och naturarv, 13.1 Stärk motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer, 15.1 Bevara, restaurera och säkerställ hållbart nyttjande av ekosystem på land och i sötvatten samt 15.5 Skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer. Projektet inkluderar ekosystemtjänster, vilka omnämns i de övergripande målen för nya stambanor. Det betonas att effekterna ska beaktas såväl nära järnvägen som i ett större omland, då påverkan kan variera beroende utifrån exempelvis art, utbredning och rörelsemönster.

Projektet om rekreation och friluftsliv (H5) täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 3.4 Minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa samt 11.7 Skapa säkra och inkluderande grönområden för alla. Projektet kan ses som delvis överlappande med målet H2 om etablerade markbruk och rörelsemönster. Det särskilda projektet motiveras av att utredningsområdet omfattar flera områden med tydliga värden för rekreation och friluftsliv såväl för vardag som längre utflykter, stadsnära och på landsbygden. I bedömningen av måluppfyllelse är det viktigt att beakta olika människors förutsättningar och behov.

Hälsa och säkerhet

Projektmålen för hälsa och säkerhet H6-H9 har tydliga kopplingar till de övergripande målen för de nya stambanorna och även till Trafikverkets mål för bullerproblematiken (H7). De täcker flera av FN:s globala hållbarhetsmål, vilket beskrivs nedan.

Avseende projektet om trafiksäkerhet (H6) täcker det delar av FN:s globala hållbarhetsmål 11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla. Projektet uppnås genom dels överflyttning av resande från vägtrafiken till den nya järnvägen, dels gynnsamma utformningar av trafiklösningar i järnvägens och stationernas närhet i senare skeden i planlägningsprocessen. I detta skede kommer projektet sannolikt inte att vara alternativskiljande, men lokaliseringen ska inte försämra förutsättningarna för en trafiksäker utformning i senare skeden.

Projektet om buller (H7) täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 3.4 Minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa samt 11.7 Skapa säkra och inkluderande grönområden för alla. Projektet tar fasta på lagkravet om att ingen människa ska utsättas för skadligt buller från järnvägen. För de nya stambanorna har Trafikverket gjort bedömningen att skadligt buller utgörs av buller över fastställda riktvärden (Trafikverket 2019). Preciseringskoppling mot Trafikverkets riktlinjer för buller (Trafikverket 2017). Projektet måste bedömas genom översiktlig uppskattning av behov av åtgärder för samtliga korridorer och (i senare skeden) linjer, men i detta skede är det primärt risken för bullerstörningar som ska studeras. Likaså är det inte bara de direkt skadliga bullernivåerna som måste beaktas utan en korridor som

begränsar även bullerpåverkan på lägre nivåer har ett värde (som måste ställas mot påverkan på tysta områden, se vidare projektmål H13). Projektmålet lyfter även effekter av vibrationer, vilket blir mer aktuellt att studera för specifika linjedragningar i senare skeden med utgångspunkt i Trafikverkets riktlinje för buller och vibrationer (Trafikverket 2017).

Projektmålet H8 täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 3.4 Minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa, 10.1 Minska inkomstklyftorna samt 10.2 Främja social, ekonomisk och politisk inkludering. Projektmålet lyfter att den nya järnvägen ska bidra till att upprätthålla eller utveckla förutsättningarna för goda livsmiljöer samt strukturer viktiga för den sociala sammanhållningen. Det finns två dimensioner av projektmålet, dels bidrar projektet i sin helhet till att utveckla både regionala och lokala strukturer, dels kan själva anläggningen innebära en risk att mer lokala strukturer påverkas negativt. Projektmålet kan delvis ses som överlappande med målet om exempelvis etablerade markbruk och rörelsemönster (H2), men lyfter specifikt vikten av goda livsmiljöer och hälsoaspekten av den sociala sammanhållningen som möjliggörs genom olika fysiska strukturer och andra samband. En central del är att värna de ekonomiska sambanden, vilka i sin tur har en stor inverkan på sociala strukturer och funktioner.

Den nya järnvägen ska bidra till att farliga ämnen inte sprids (H9). Projektmålet täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 3.9 Minska antalet sjukdoms- och dödsfall till följd av skadliga kemikalier och föroreningar, 6.1 Säkert dricksvatten för alla, 6.6 Skydda och återställa vattenrelaterade ekosystem, 11.6 Minska städernas miljöpåverkan, 12.4 Ansvarsfull hantering av kemikalier och avfall samt 15.1 Bevara, restaurera och säkerställ hållbart nyttjande av ekosystem på land och i sötvatten. Precis som flera andra projektmål styrs detta till stor del av linjedragning och tekniska krav på utformningen som får större genomslag i senare skeden. I detta skede kan framför allt risken för påverkan vid en spridning bedömas utifrån vilka känsliga områden som ingår i korridorerna. Målet tar utgångspunkt i Trafikverkets krav om farliga ämnen, material och råvaror samt principer för hantering av massor i byggande av järnväg (Trafikverket 2019b). I målet ingår även beaktande av förorenad mark med fokus på områden med högt skyddsvärde/känslighet avseende människors hälsa och miljö. I kommande skeden kommer materialval att ha en mer direkt påverkan på projektmålet. Projekt Hässleholm-Lund har en potential att ge ett positivt bidrag till projektmålet genom att frakta bort förorenade massor till mer hållbar återställning eller förvaring. Rörande luftmiljö är den stora fördelen av projektet överflyttningen av vägtransporter till järnväg, medan lokal påverkan från järnvägen avseende till exempel kvävedioxid och partiklar sannolikt inte blir alternativskiljande i detta skede.

Naturresurshushållning

Projektmålen för naturresurshushållning har en tydlig koppling till de övergripande målen för de nya stambanorna. De sistnämnda innehåller dock ett särskilt mål för avfallshantering, vilket i projektmålen har inkluderats i formuleringarna ”bidra till ett hållbart användande” i projektmål H12 och ”bidra till ett långsiktigt hållbart resursanvändande” i projektmål H11. Projektmålen täcker flera av FN:s globala hållbarhetsmål, vilket beskrivs nedan.

Projektmål H10 täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 6.1 Säkert dricksvatten för alla, 6.4 Effektivisera vattenanvändning och säker vattenförsörjning, 6.6 Skydda och återställa vattenrelaterade ekosystem samt 12.2 Hållbar förvaltning och användning av naturresurser. Projektmålet betonar särskilt ambitionen med ett långsiktigt hållbart nyttjande av vatten, eftersom vattenbrist riskerar att bli en stor samhällsutmaning framöver. I målet beaktas både grund- och ytvatten.

Resursen mark samt näringar med direkt koppling till denna hanteras i projektmål H11. Projektmålet täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 7.2 Öka andelen förnybar energi i världen, 12.2 Hållbar förvaltning och användning av naturresurser samt 15.2 Främja hållbart skogsbruk, stoppa avskogningen och återställa utarmade skogar. Målet beaktar den högkvalitativa och nationellt intressanta skånska åkermarken, jordbruk, skogsbruk och vattennäringar.

Projektmål H12 tar fasta på materiella tillgångar, värdefulla ämnen och material. Projektmålet täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 7.2 Öka andelen förnybar energi i världen, 12.2 Hållbar förvaltning och användning av naturresurser, 12.4 Ansvarsfull hantering av kemikalier och avfall samt 12.5 Minska mängden avfall markant. Projektmålet omfattar huvudsakligen resurser för människans användning. Samhällsviktiga anläggningar som kan påverkas av den nya stambanan skyddas genom lagkrav.

Vidare betonas tysta områden i projektmål H13, vilket är en mycket begränsad resurs i det skånska landskapet. Projektmålet täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 3.4 Minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa, 11.4 Skydda världens kultur- och naturarv samt 11.7 Skapa säkra och inkluderande grönområden för alla. För de tre första projektmålen används formuleringen att den nya järnvägen *ska bidra till*, medan målet för tysta områden anger att järnvägen *ska så långt som möjligt anpassas med hänsyn till tysta områden*. Ordvalen ska spegla att tysta områden kan vara mer utbredda, rigida och låsta till sin karaktär, vilket kan försvåra anpassningar inom rimliga kostnader. Då det saknas en generell definition för tysta områden används vid utvärderingen Trafikverkets riktlinje om 40 dbA för friluftsområden.

Energieffektivitet och klimatneutralitet

Projektmålen för energieffektivitet och klimatneutralitet anknyter direkt till de övergripande målen för nya stambanor. De täcker delar av de globala hållbarhetsmålen 7.3 Fördubbla ökningen av energieffektivitet och 13.3 Öka kunskap och kapacitet för att hantera klimatförändringar. Projektmål H15 täcker även delar av 12.2 Hållbar förvaltning och användning av naturresurser.

Den stora nyttan avseende klimat och energi med den nya järnvägen är överflyttningseffekten från trafikslag med sämre prestanda (klimatpåverkan och energieffektivitet) än tåget.¹ Avseende överflyttning från flyg har delsträckan Hässleholm-Lund marginell betydelse innan hela systemet nya stambanor är på plats, då effekten blir betydande. Avseende överflyttning från vägtrafiken bygger denna på en kort restid, en ökad kapacitet och därmed högre turtäthet, gynnsamma stationslägen och ett bra hela-resan-perspektiv. Dessa aspekter har särskilda projektmål som ska garantera en stor överflyttning. Av detta skäl behandlar projektmålen H14 och H15 själva anläggningen i form av byggnation och driftskede.

Byggnationen av den nya järnvägen bedöms ha en betydande klimatpåverkan. Detta har lett till projektmål med fokus på dels betydande utsläppsreduktioner för anläggandet (H14), dels en hög energieffektivitet under hela livscykeln (H15).

¹ Enligt de beräkningar som tidigare har gjorts för de nya stambanorna är det överflyttningen av gods från väg till järnväg som tillsammans med överflyttning av persontrafik från flyg till tåg som ger störst klimat- och energinytta.

Arkitektur

De båda arkitekturmålen A1 och A2 har en tydlig koppling till de övergripande målen för nya stambanor, vilka i sin tur bygger på Trafikverkets Arkitekturpolicy och Trafikverkets Kvalitetsprogram Arkitektur – höghastighetsjärnväg. Projekt mål A2 täcker delar av FN:s globala hållbarhetsmål 9.1 Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer, 10.2 Främja social, ekonomisk och politisk inkludering, 11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla samt 11.7 Skapa säkra och inkluderande grönområden för alla.

God arkitektur karaktäriseras av ett hållbart, holistiskt perspektiv på projektet. Därför återfinns arkitektur inom flera andra målområden, ofta konkretiserat i utvärderingskriterierna.

Projekt målen innehåller en kombination av funktionsmål och hänsynsmål, varför de får en egen kategori. Här har de fyra övergripande målen kondenserats till två projekt mål utan att tappa viktiga aspekter. Syftet har dels varit att ha ett rimligt antal arkitektur mål i relation till funktions- och hänsynsmål, dels att försöka skapa mer lättillgängliga formuleringar. Det finns en viss tyngdpunkt för stationerna avseende arkitekturen, men även själva banan ska beaktas i samband med exempelvis konstbyggnader. I detta skede ska arkitektur målen bland annat säkerställas genom att lokalisering av korridor och stationslägen inte skapar begränsningar som försvårar uppfyllandet av arkitektur målen i senare skeden. En viktig del handlar också om stationsområdenas integration med, och stärkande av, befintliga strukturer och nätverk.

Projekt mål A1 betonar en hög arkitektonisk kvalitet med attraktivt och medvetet gestaltade miljöer. Banbrytande arkitektur ska medges där det är motiverat. Projekt målet handlar i hög grad om relationen till den befintliga (stads-)miljön och möjligheten att utforma stationerna och den nya järnvägen på ett sätt så att värde skapas i omgivande miljö.

Projekt mål A2 betonar funktionaliteten ur användarnas perspektiv och att arkitekturen ska bidra till en god användbarhet och funktionalitet, men också att platsens förutsättningar ska beaktas. I målet lyfts värdet *övergripande ordning* som ligger nära begrepp som orienterbarhet.

Referenser

Trafikverket. 2017. Riktlinje Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg, TDOK 2014:1021, version 2.0 2017-03-13.

Trafikverket. 2019. Motivbilaga till övergripande mål för nya stambanor, 2019-12-09, TRV 2018/130385.