Till Trafikverket
TÄHS-2025-000194

Yttrande över samrådsunderlag från Trafikverket avseende lokalisering av järnvägen mellan Klostergården och Stångby, i Lund, fyra spår. Från Stadsmiljöföreningen AFSL:s temagrupp Lund C.

Bilaga: Skrivelse från Temagruppen till Lunds politiker om Lund C (05/09/2025)

Trafikverket hävdar i sin samrådshandling att deras *”utredning visar tydligt att en lokalisering av två nya spår utmed befintlig järnväg, på sträckan mellan Stångby till Klostergården, är det mest lämpliga lokaliseringsalternativet”* vid en utbyggnad av stambanan. Därmed tycks saken redan vara avgjord. Trafikverkets bedömning grundar sig på gamla utredningar som främst fokuserade på ekonomiska överväganden. I den aktuella bedömningen har ingen hänsyn tagits till nya förutsättningar eller till nationella och europeiska intressen och inte heller till motståndskraft i tider av ’varken krig eller fred’. Frågan reduceras i praktiken till hanteringen av *armaturkurvan* - en marginell del av problemet. Godstrafiken, som Lunds invånare inte vill ha genom staden, ingår inte i Trafikverkets aktuella uppdrag.

Tiden, stationen, stadskärnan är tre avgörande faktorer för konsekvens och kvalitet vid en utbyggnad av Lund C som kommenteras i nedanstående avsnitt.

Tiden

Trafikverkets egen tidsplan talar om färdigt projekt först långt in på 2030-talet, dvs en järnvägsplan ”*ställs ut för granskning, tidigast under 2029*”. Först efter att granskningsprocessen med befarade överklaganden genomförts, regeringen fattat beslut och järnvägsplanen vunnit laga kraft, kan byggnation påbörjas.
Under samma tid väntas antalet resenärer till och från Lund öka kraftigt. Resandet har de senaste fem åren ökat med 30%. På tio års sikt kan det handla om 50%, vilket innebär att Lund C då ska ha kapacitet för att klara cirka **80 000 resande per dygn**.

AFSL anser att Lund och lundaborna inte kan vänta så länge. Sverige, EU och NATO kan inte heller vänta så länge. Lund behöver, likt Malmö, hitta vägar till snabbare beslut och genomförande och även söka alternativ finansiering vid sidan av Trafikverket. Ett sådant alternativ kan vara att en del av Öresundskonsortiets intäkter går till utbyggnaden av Lund C.

Stationen

I rapporten från SBK 20/04/24 hävdas: *”Med förlängning av mittplattformar bedöms plattformarnas kapacitet som tillräcklig med hänsyn till prognostiserad trafik.”*. Detta innebär 40 000 resande med endast en rulltrappa. Vi finner detta något anmärkningsvärt, eftersom samma rapport konstaterar att ett tunnelalternativ kräver ”*8 rulltrappor /hissar/ och 3 vanliga trappor från varje plattform”*, med cirka 15 meter fri bredd.

Swecos ACCEPTSTUDIE åt Region Skåne 24/06/19 lämnar ett tydligt budskap: *”Nuvarande station är underdimensionerad och klarar inte de ökande resenärsantalen. Kapaciteten i stationsmiljön som helhet och hos andra trafikslag är redan kraftigt ansträngd: Plattsformsförbindelserna behöver bättre komfort och kapacitet.”*

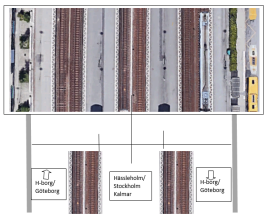
I rapporten från SBK medger man att ”*Det befintliga utrymmet på Lund C ger inte utrymme för breddning av dagens 10–10,5 meter breda plattformar …”*. För att nå samma utrymningskapacitet som ett tunnelalternativ har, krävs det en väsentlig breddning av

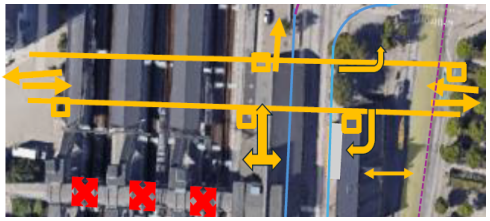
mittperrongerna. **Vi anser att detta endast kan åstadkommas genom att minska antalet spår till fyra och att lägga stambanans två nya spår i var sin tunnel.**

Trafikverkets handledning TDOK 24:0114 konstaterar att *”En station ska kunna hantera aktuella och framtida flöden, primärt av resenärer, men även de flöden som uppkommer av personer som passerar stationen och nyttjar stationen i annat syfte än att resa. (...) men det är hur rörelsemönstret ger överblickbarhet, framkomlighet och enkelhet för resenären som är avgörande för det slutliga upplevda värdet av stationsmiljön. Att minimera gångtiden inom stationen är en av flera viktiga faktorer för resenärens upplevelse av ett enkelt resande. (…) det finns ett behov av att dimensionera resurser efter maxbelastning. (…) bör vid mellanplattform utgå från att två tåg ska utrymmas varav det ena tåget påbörjar utrymning en minut efter det andra.”*

Stationens kapacitet måste dimensioneras efter maxbelastning. En sådan situation uppstår med två trippeltåg fullastade i rusningstid, vilket innebär att cirka 3000 personer ska rymmas på befintlig perrong med en bredd av 10 m. Det är uppenbart att utrymmet på perrongen då blir alltför trångt för både säkerhet och upplevd kvalitet - man klarar inte att hantera flödet med 2000 personer som under en rimlig tid ska ut från stationen.

Ramprogrammets förslag till Resecentrum, som senare modifierats av Tekniska nämnden, bygger på en **brygga** över spåren. En sådan lösning är begränsande genom att endast medge en rulltrappa + hiss och trappa till varje plattform, och trängselproblemen kvarstår menar AFSL.
Vårt förslag är istället en **tunnel** under spåren som ger enkla och direkta rörelser mellan perronger både i markplanet och i tunnlar, lokalbussar och stadens flöden.





Stadskärnan

Riksintresset Lund [M87] definieras av vår stad som en stifts- och universitetsstad, en av landets äldsta och mest betydande medeltidsstäder, som speglar utvecklingen från kyrklig metropol till universitetsstad med expansiv utveckling under det sena 1800-talet och 1900-talet. Lunds mer storstadsmässiga bebyggelse kommer från 1800-talets slut och 1900-talets början - där armaturfabriken ingår.

Länsstyrelsen påpekar att Klosterkyrkan är en värdefull plats för det medeltida Lund och en viktig del av riksintresset. Då påtaglig skada på ett riksintresse kan ske även utanför den geografiska avgränsningen (av byggprojekt) är det viktigt att detta beaktas i planeringen. Rivning av fastigheter mellan Nygatan och järnvägen och vid Svanevägen är oförenliga med riksintresset att bevara Lunds stadskärnas alla uttryck. Armaturfabriken är stadens främsta industriminne från åren kring sekelskiftet 1900 och definierad som kulturhistoriskt värdefull byggnad, och stationsmiljön speglar järnvägen som en viktig faktor bakom 1800-talets expansion.

Vi anser att de befintliga förslagen till Resecentrum är oförenliga med stadskärnans kulturvärden och att man i stället bör utnyttja de gamla, skyddsvärda stationsbyggnadernas fulla potential så att den ursprungliga stationsmiljön kan bevaras.

En utbyggnad av Lund C innebär att olika riksintressen står mot varandra och vi vill därför särskilt framhålla att för järnvägen finns det alternativ, men inte för stadskärnans värden. Rivs delar av stadskärnan är dessa värden borta för all framtid.

Konklusion

Stadens framtid kräver en välfungerande station som möter morgondagens behov. Trafikverket har bedömt utbyggnadsalternativet med *"två spår utmed befintlig järnväg - på mark"* som det mest lämpliga för framtida funktion. Trafikverkets val medför orimliga konsekvenser för stadskärnan och AFSL anser att man måste vidga ramarna för vilka alternativ som prövas och hur samhällsnyttan definieras idag.

Trafikverket avfärdar systematiskt alla tunnelalternativ med att de medför *"omotiverade kostnader utan tillförd samhällsnytta".* AFSL bidrar här med ett förslag som löser många av de problem som är förenade med en nödvändig utbyggnad av Lund C, såsom riksintressen i konflikt med varandra, trängsel på perrongerna och flödesproblem. Det är ett förslag med både motiverade kostnader och tillförd samhällsnytta.

Vårt förslag (se bilaga) är så enkelt och okomplicerat att det kan beslutas omedelbart, projekteras med undersökning av de geologiska förutsättningarna på ett halvår och byggas på ett par år - med samtidigt pågående trafik - och vara färdigt före 2030!

Lund 20 november 2025
För Stadsmiljöföreningen AFSL
Temagruppen Lund C
genom
Olivia Sell
0707517692