

Till Lunds politiker om järnvägen

Ni är ju överens om att vår station måste göras kapabel att möta de växande resandemängderna – och det brådskar. Lund vill ha en stationsmiljö som de resande upplever som funktionell, trygg och bekväm – till och från tåget.

Stationen i nuvarande skick är inte hållbar mycket längre – det har många analytiker framfört -- spårområdet är obevekligt instängt, det är huvudproblemet.

Stationsmiljöns kapacitet kan inte öka.

Ändå är de resande i landets tredje största station snart 70 000 (110 000 år 2050 enl Skånetrafiken). När Ramprogrammet gjordes för tio år sedan var det 40 000.

Ökningen är ju i överensstämmelse med prioritering av kollektivtrafiken och den betydande pendlingen inom regionen.

Men det är ändå maximala situationer som kräver kapacitet, som ska dimensionera stationens utformning. Flödet av resande i högtrafiktid ut från kapacitetsstarka tågsätt (från båda sidor perrong) ska klaras funktionellt, tryggt och bekvämt.

För att få plats och komma ut i rimlig tid kräver detta bredare perronger -- jämför med Malmö C. Det innebär i det låsta utrymmet att antalet spår måste minska.

Tidigare tunnelförslag har avfärdats och ständiga provisorier vill inte Lund ha.

Trafikverket vill utöka kapaciteten, vill ha fyrspårighet Malmö-Hässleholm också genom Lunds station och dessutom ha längre perronger. Vilket inte rymts.

Lund har länge argumenterat för flytt av godstrafiken. Det är en självklarhet för de ständigt ignorerade olycksriskerna och för stationens kapacitet. Till det har kommit EU-krav och NATO-anslutning. Vi tar upp det i en särskild skrivelse. *bilägges*

Vår lösning: två parallella tunnlar med ett spår var.

Det är ett uppenbart attraktivt förslag.

Kraven på förstärkning av stambanan ger utgångspunkt.

Stambanan läggs under jord från Klostergården för att ansluta ovan jord till nuvarande spår norr om Norra ringen – utanför tunnlar.

Övriga spår är kvar på mark i stationsområdet för lokal- och regionaltrafiken och för västkustbanan. Godstrafiken flyttas. Tunnlarna är som citytunneln i Malmö, men hälften så långt, Mittspåren i Klostergården förs ner under Ringvägen och upp strax norr om Norra ringen bredvid befintligt spår. Därifrån fyra spår till Hässleholm. I tunnlar får Lund en station med perrong mellan de båda spåren (som Triangeln). Denna station placeras så att den kan anslutas till föreslagen tunnel under markstationens spår och perronger och som också förbinder Clemenstorget med nya Tingshuset. Man åstadkommer på så sätt inte bara en förbindelse mellan perrongerna, lokaltrafikterminalen och staden, utan också ytterligare en förbindelse mellan västra delen av staden och stadens centrum. Stambanans station under mark ger också möjligheter att ansluta från valfria platser.



Förslagets fördelar är många. Enkelheten, utan några spårväxlingar/korsningar i tunnlar, gör den enkel att konstruera och bygga, utan att störa pågående trafik, till väsentlig lägre kostnader än det som tidigare figurerat. Tekniken är att fräsa två tunnlar bredvid varandra. Geologin under Lund ger sannolikt inga problem, men noggranna undersökningar ska ändå göras.

Att förslaget enkelt löser problem lokalt, regionalt men också internationellt gör det möjligt, kanske troligt att få finansiering utanför Trafikverkets anslag. Förslaget innebär att stationen kan ges tillräcklig kapacitet genom enbart fyra spår ovan mark och kan därmed möta de växande resandemängderna. Kravet på rivningar inom riksintresset Lunds stadskärna, såsom föreslagits för området mellan Nygatan och Gasverksgatan, skulle innebära helt oacceptabla konsekvenser för staden under arbetena (förutom de värden som förstörs). Den risken avfärdas med vårt förslag, Den vackra och industrihistoriskt värdefulla Armaturfabriken kan bevaras.

Strategiska villkor

Järnvägen genom Lund ingår i en av EU:s nio överordnade transportaxlar, från Medelhavet till Sverige, Norge och Finland. I Lund förenas grenarna från Oslo och Stockholm mot kontinenten. Efter Fehmarn Bält-tunnelns färdigställande 2029 kommer tågtrafiken genom Lund att mångdubblas.

EU:s riktlinjer från juni 2024 är att öka järnvägens godstrafik med 50% till 2030 och 100% till 2050.

NATO-medlemskapet innebär dessutom krav på hög kapacitet för all tågtrafik. Det konstateras att Lunds station i dessa perspektiv är ett militärstrategiskt mål.

Finansiering

Eftersom en järnvägstunnel genom Lund i högsta grad är en angelägenhet för hela landet, EU och NATO, bör finansieringen till stor del ske genom medel från EU och försvarsutbyggnaden. Finansiering kan även ske utanför statens och Trafikverkets budgetar, likt Öresundsbron. Den är kanske också en källa, som EU's fonder och exempelvis Europeiska Investeringsbanken (EIB)

Slutord

Vi vänder oss till er politiker i övertygelsen att det är bråttom att åtgärda Lund C. Att öka stationens förmåga att hantera flödena av resande tar så lång tid, att riskerna är mycket stora att Lund får uppleva sig komma på efterkälken ...

Det är självklart att Lund ska ha en station med gott rykte, inte en som präglas av provisorier och nödåtgärder ...

Stationen måste motsvara dagens och morgondagens krav på kapacitet och funktionalitet. Flödena mellan tågen och lokaltrafiken måste fungera smidigt och effektivt, det är uppenbart.

Nya överstora stationsbyggnader, resecentra etc löser inte dessa basala krav, de behövs inte, då de befintliga, gamla, skyddsvärda stationsbyggnaderna kan användas.

Armaturfabriken blir kvar. Riksintresset och den stad som möter resenären får leva vidare som del av det som är staden Lunds identitet.

Vårt förslag är en möjlighet till att snabbt komma till skott.

Vi menar att kommunen måste sätta in all kraft, ta initiativet och driva frågan om sin egen centralstation till snabbt resultat.

Temagruppen Lund C

Lennart Nord, Anders Ebbesson m fl

Till Lunds politiker om godstrafiken

Trafikverket tycks inte ha några avsikter att ta konsekvenser av den snara och snabba utvecklingen av godstrafiken. Man talar om mångdubbling: Eu-direktiv; kapaciteten genom Fehmarn och än mer.

Trafikverket vill dra detta genom Lund station, menar då att Armaturfabriken måste offras för att kunna få in fyra spår till stationen. Armaturfabriken som är ett riksintresse, del i stadskärnan och järnvägsområdet. Rivs den kan den aldrig återställas, men järnvägen kan utformas för att undvika konflikt. Och olycksriskerna måste bort från innerstaden, de får inte permanentas.

Tankvagnar med farlig gas under tryck kan vid läcka ge dödligt gasmoln (för tusentals) över de centrala delarna och vidare ... (urspårning, terroristangrepp).

Grundläggande princip vid all stads- och samhällsplanering sedan åtminstone 75 år har varit att leda tyngre trafik och förlägga tyngre verksamhet utanför stadskärnor och tätorter. I Armatur-kurvan gör TrV tvärt om. Genom att bygga ut kurvan till fyra spår i markplanet låser man för eviga tider fast en av Europas viktigaste och hårdast trafikerade järnvägskorridorer till centrum av Skandinaviens bäst bevarade medeltida stad. Man kommer att stryka Klosterkyrkan, som är en av Skandinaviens främsta medeltida klenoder, jäms med koret, man kan bildligt talat hänga kontaktledningsbryggorna i de medeltida murarna. Lunds stadskärna är klassad som riksintresse liksom järnvägen men järnvägen kan placeras där den skadar minst, inte där den stör som mest. Idag passerar ca 50 godståg Lund per dygn. Detta beräknas öka till ca 200 när Fehmarn kommit igång under första halvan på 2030-talet och sedan dröjer det kanske bara några decennier så handlar det om önskemål på 4-500 godståg per dygn, vilket är omöjligt.

Att flytta godstrafiken från stationsområdet har varit ett 'evigt' krav från kommunen i skrivelser och i alla Översiktsplaner. I ÖP25: "Långsiktig lösning för hantering av gods på järnväg genom regionen, exempelvis genom ett yttre godsspår.", med tillägg: "om det är tekniskt och ekonomiskt rimligt". En riktlinje är "Säkerhetsavstånd mellan bebyggelse och befintliga banor måste upprätthållas." samt "Kommunen behöver arbeta mer aktivt och proaktivt med frågor som rör godstrafik"; "För godstrafiken på tåg förväntas en dubblering i samband med att Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland ska öppna.", "Södra stambanan är av internationell betydelse – och ett riksintresse."

Trafikverket planerar dessutom för tyngre och längre godståg; de danska stadsbanorna svarar för effekter av deras Fehmarn-Belt förbindelse. I Danmark tycks det saknas intresse för alternativ till Öresundsbron som Öresundsförbindelse.

Alternativa sträckningar har funnits beskrivna under lång tid, utanför staden genom att följa E4/E6 från Arlöv och sedan vika av mot Eslöv. Ett motstånd från bönderna har funnits, Lomma kommun accepterar det i sin ÖP.

Annat alternativ är att dra en särskild godstrafiktunnel, från Höje å till stambanan ovanför Stångby. Ett strategiskt sett lämpligt alternativ. Fråsa två parallella tunnlar liksom vårt förslag till stambana under Lund.

Kommunen, länsstyrelsen och region Skåne måste snarast uppvakta regeringen om att få till stånd ändrade prioriteringar som motsvarar de europeiska och militära anspråken.

Temagrupp Lund C

Lennart Nord, Anders Ebbesson m fl