



Trafikverket
Ärendemottagningen
Box 810, 78128 Borlänge
investeringsprojekt@trafikverket.se

Synpunkter på "Samråd, Lund fyra spår".

Dnr: TÅHS- 2025-000194

Sammanfattning

Lunds Naturskyddsförening (LNF) anser att klimathänsyn gör att en utbyggnad måste göras så enkel som möjligt. Vi förordar en utbyggnad i markplan som utnyttjar befintlig spårstruktur så långt det är möjligt.

LNF önskar att Trafikverket utreder en lösning med **tre spår** på den korta sträckan söderut från Lund C, genom armaturkurvan och fram till Högevallsbadet. Då utgår vi från att de två västra spåren vid normal drift används som uppspår (norrgående), medan det tredje, östra spåret såsom i dag fortsätter att användas som nedspår (södergående). Samtliga persontåg stannar i Lund, vilket ger möjlighet att släppa iväg dem söderut på det befintliga nedspåret med korta tidsintervall.

Bakgrund

LNF instämmer i att det behövs en kapacitetsökning av järnvägen genom Lund. Järnvägen är en viktig komponent i ett hållbart samhälle, även om vi inte tror att den kan lösa alla mobilitetsproblem. Utvecklingen av klimathotet är i dag av sådan magnitud att vi med största sannolikhet har en global genomsnittstemperatur på 1,7 grader över förindustriell tid före år 2040. Konsekvenserna av detta är svåra att överblicka, men Trafikverket kan inte bortse från utmaningen. Det går inte bara att utgå från att resandet och godstransporterna generellt och järnvägstransporterna speciellt ska öka hela tiden. Om klimatmålen ska nås krävs att resandet minskar. I annat fall kommer vi att få stora förändringar i våra samhällen som en följd av klimatförändringarna. Då är det inte bara de direkta följderna som torka och översvämningar som vi ska oroa oss för utan de indirekta, det vi kallar följderna av följderna. Det kan t ex handla om stora problem i de globala försörjningskedjorna.



Alternativ

En kapacitetsökning för järnvägen genom Lund måste göras med försiktighet och med hänsyn till de stora kulturella värden som finns i denna centrala del av staden.

En tunnel har Trafikverket avfärdat på goda grunder och LNF håller med. Vi vill dessutom poängtera att denna del av Lund vilar på cirka 50 m instabil lera ner till berggrunden och att det är ytterst svårt och därmed kostsamt att anlägga tunnlar i denna lera. Risken är stor att det blir sättningar både på tunnelkonstruktionen och i byggnader i närheten av konstruktionen. Det betyder att t ex Klosterkyrkan ligger i farozonen vid ett tunnelbygge eftersom bygget riskerar att dränera vatten från ett stort kringområde.

Att dra fyra spår i markplan från Lund C och söderut är också förknippat med svårigheter, men där vill LNF att ett i dag förbisett alternativ bör utredas. Det alternativet handlar om att nöja sig med tre spår från Lund C, genom armaturkurvan och fram till Högevallsbadet där stickspåret mot Tetra Pak ansluter i dag. Därifrån söderut utgår vi från fyrspår till Klostergården.

Det tredje spåret bör anläggas väster om nuvarande spår som ytterligare ett uppspår vid normal drift. Med två uppspår söderifrån medges samtidig inkörsel. Växelsystemet anpassas så att det finns alla möjligheter att använda de tre spåren. Söder om Högevallsbadet anläggs ett nedspår öster om de nuvarande, med start i växeln mot Tetra Pak och söderut till Klostergården (se bild nedan) så att fyrspåret mot Malmö börjar vid Högevall.

Kapacitet

Kapaciteten i ett sådant system lär vara tillräcklig under överskådlig tid. Samtliga persontåg stannar i Lund, vilket ger möjlighet att släppa iväg dem söderut på det befintliga nedspåret med korta tidsintervall. Med två och en halv minut mellan tågen går det att ha 24 avgångar per timme. I dag går cirka 15 tåg per timme under högtrafik och högst ett godståg körs under denna tid. Sträckan med ett enkelt nedspår blir i vårt förslag cirka 600 m, vilket normalt tar högst en och en halv minut (vid 25 km/h).

Norr om Lund C

Samma typ av lösning med tre spår norr om Lund C kan också utredas. Då krävs endast en ny bro över spårtunneln mot Kävlinge. Det tredje, västra spåret utnyttjas då vid normal drift som uppspår och det två östra spåren som nedspår, vilket medger samtidig inkörsel norrifrån. Eftersom alla persontåg stannar i Lund kommer även denna kapacitet att räcka under överskådlig tid. Uppspåret behöver övergå i två uppspår så snart som möjligt norrut så att sträckan med enkelspår blir kort.



Godstrafik

Kapacitetsmässigt är en trespårslösning tillräcklig för både persontrafiken och för godset under överskådlig tid.

Godstrafiken genom Lund C utgör å andra sidan ett klart riskmoment. LNF önskar att Trafikverket så snart som möjligt och parallellt med detta ärende utreder en lösning så att godstrafiken inte behöver köras genom Lund C.

För Lunds Naturskyddsförening

Per Blomberg, ordförande, Per.blomberg@lunds naturskyddsforening.se
Kontaktperson: Tomas Björnsson, cicero@rtb.se

