

Trafikverket

210316

**Samrådsyttrande**

Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor, samråd 3

TRV 2018/88290

Inledningsvis en undran inför Trafikverkets val av metod. En 'övergripande' maskintolkning med principiella krav inmatade. Det innebär som vi förstår, att objekt och avsnitt strukturellt och strategiskt utslagsgivande skjuts fram, inte angrips konkret förrän i sista fasen, när i sig fördelaktigare alternativ blivit bortvalda. Resultat blir bästa möjliga kompromiss. Inte mer, kanske mindre.

En väsentlig osäkerhet i tolkning av samrådsmaterialet är vilka krav höghastighetstågen ställer på stationsmiljön. Det har framskyttat att inte alla tåg stannar vid stationen (1 av 3). Dessa ska då köra rakt genom stationen med hög hastighet. Vad ger det för säkerhetsavstånd?

En ytterligare osäkerhetsfaktor är om det över huvud taget kommer att bli slutligt beslut om bygge av dessa stambanor, bygge av de förslag som föreligger i detta samråd. Med kostnadsutveckling och ev omförhandling förefaller det alltmer osannolikt. Vi yttrar oss över föreliggande samrådsmaterial och brister i det.

För Lunds del är utgångspunkten funktion och attraktivitet hos vår centralstation.

Knutpunkt för lokal, regional och nationell järnvägstrafik.

Det gäller även tidsaspekten, när förbättringar kan ske och rimliga kvaliteter uppnåts.

Under den tid planering, projektering och anläggning sker. Tar mycket lång tid.

Stationen är sedan länge en skam för staden, ett ogästvänligt mottagande ... Värre för varje år. Med ökande olycksrisker.

En absolut förutsättning som ännu inte tycks ha hanterats är det fysiska utrymmet.

Lund har låst stationsutrymmet på västsidan med offentliga byggnader, på östra sidan ligger järnvägshistoriens pärlor med stationsbyggnad och godsmagasin. Bredden är 56 m. Denna är fullt utnyttjad med sex spår med perronger. 4-6 m sido-, 10 m mittplattformar. Spårutrymmena är smalare än Trv standard

Dessa förhållanden kan jämföras med funktion och attraktivitet hos Malmö C med 16 m breda plattformar och mer än dubbel evakueringskapacitet.

Ändå har Lund >20% fler resande än Malmö C, Trv förväntar sig att antalet i Lund ökar m 75% (t 2030), Malmö? Plattformar i Lund måste dimensioneras för att ta emot merparten från två extralånga tåg samtidigt och evakuera dem.

Om resurserna läggs på att dra godstrafiken utanför Lund (längs E6 ->) kan utrymmet i stationsområdet omdisponeras till 4 spår, vilket ger bredare perronger.

Av Trafikverkets **alternativ för höghastighetståg** genom Lund kvarstår tre: Pilsåker, Lund C (på mark eller i tunnel), station vid Ideon (Kunskapsstråket)

Av dessa är de perifera, de som medför resa in till Lund C för byte till andra tåg och till lokaltrafik, ointressanta av det skälet och att stationsläget kommer att uppfattas som just perifert. Då kan höghastighetstågen lika gärna passera Lund, för byten i Malmö.

**Lund C, höghastighetståg i markplan eller tunnel**

All tågtrafik i markplan är en fysisk omöjlighet med bredd enligt ovan -- om man inte bortser från risker av trängsel och en helt oacceptabelt dålig kvalitet på stationens funktion och attraktivitet.

Områdets maximalt utnyttjade bredd 56 m medger ö h t ingen nödvändig breddning av plattformarna. Det finns heller inte utrymme för ökade säkerhetsavstånd. Det kan bara ske med minskning av antalet spår (till fyra). Höghastighetstågens stambana kan enkelt övergå till "4spåret" mot Malmö. På mark.

Vid högbana blir det sexspårigt vid övergången i söder, där 'akvedukten' ska ner till mark. I norr blir den mycket lång och mycket hög, för trånga passager och över broar.

Spårområdet i norr är också låst till befintligt av kommunens byggande. I väster 9 m från spår i öster av inkommande spår från H-borg (som ligger kloss mot ny bostadsbebyggelse).

Inkommande spår i söder innebär med genomfört "fyrspår" från Malmö att kulturobjekten "lampfabriken" m m måste rivas, bro över Trollebergsvägen fördubblas och Klosterkyrkan får spår 12 m närmre koret. Den ytterst snäva kurvan vid infarten till stationen kan inte vidgas. Det går bara med tunnel.

En oavvislig konsekvens är att tillgänglighet/evakuering av plattformar med tillräcklig kapacitet kräver omfattande överbyggnader av spårområdet (mer än hittillsvarande förslag)

Med all tågtrafik i tunnel finns utrymme till optimala lösningar av trafik och resenärernas bekvämlighet. Stadsbyggnadsproblem är att komma upp optimalt i förhållande till rörelsemönstren i staden. Stadsbyggnadsmöjlighet är givetvis att stations- och spårområdena kan omvandlas till centralt belägna stadskvarter.

Höghastighetståget kan ha egen tvåspårig tunnel eller integreras med övrig trafik.

Om man inte ser samverkansmöjligheterna utan lägger nya stambanan under befintlig station får man visserligen direkt samordning, men löser inte förbättringsbehoven för Lund C av kapacitet och attraktivitet. Problemen ovan kvarstår.

Sammantaget ser vi endast Lund C som alternativ för höghastighetsbanans slutstation. På mark kan endast ske med godsbanan utanför Lund. Det medger minskning till 4 spår. Kostnaderna för de omfattande överbyggnader som krävs och godsbanan ska ingå i kostnadsjämförelser. Högbana är tekniskt komplicerat och ett allvarligt intrång. Att flytta ner stationen under mark löser de flesta problem utom kostnader och tidsaspekten. men en stor del av kostnaden är den nödvändiga upprustningen av Lunds centralstation även om det inte blir något höghastighetståg. Trafikverket kan inte ignorera den. Under eller på mark. Och jämförelser ska ta med allt.

***Slutsatser för vår del är otvetydiga. Lund C måste flytta ner under mark, en station i tunnel som Malmö.***

För AFSL

stationsområdesgruppen

Lennart Nord

0706 734274

Prenneg8 Lund

[l.n@lennartnordarkitekt.se](mailto:l.n@lennartnordarkitekt.se)