

Kommunstyrelsen 2025-11-26

## **FörNyaLunds förslag till yttrande över remiss från Trafikverket avseende samråd kring lokalisering av järnvägen mellan Klostergården och Stångby, fyra spår**

Trafikverket har bjudit in till ett tidigt samråd för Lund, fyra spår. Planen är att dra ytterligare två järnvägsspår i markplan till Lund C från Klostergården i söder och från Stångby i norr.

De första järnvägsspåren genom Lund invigdes den 1 december 1856. Sträckan Malmö-Lund var den första delen av Södra stambanan som öppnades. Därefter fortsatte utbyggnaden och redan 1864 var Södra stambanan färdig och tågen gick hela vägen till Stockholm.

Västkustbanan mellan Lund och Göteborg byggdes ursprungligen av flera privata bolag under 1880-talet och hela sträckan var klar 1888. Den förstatligades 1896.

Järnvägens dragning genom Lund har alltså varit densamma under de senaste snart 140 åren. Den har kompletterats med fler spår, elektrifierats och uppgraderats tekniskt. Trafiken har naturligtvis ökat avsevärt på järnvägen då Lund fortsatt är knutpunkten för persontrafik och godstrafik till och från kontinenten och Sverige och Norge.

1890 bodde 15 000 invånare i Lunds stad, idag har staden 100 000 invånare.

Även framåt i tiden förutspås tågtrafiken genom Lund öka kraftigt. Enligt den resandeprognos som är framtagen i samverkan mellan Lunds kommun, Trafikverket och Region Skåne kommer antalet resande att öka till 74 000 per dag 2040 och 90 000 per dag 2065. Detta ska jämföras med 54 000 tågresenärer per dag under 2024. Ökningen av antalet resande prognostiseras alltså till drygt 65% under de kommande 40 åren. Till detta kommer en ökande mängd godståg till och från kontinenten att passera Lund när Fehmarnbält-tunneln mellan Tyskland och Danmark står klar runt 2030. Tågtrafiken genom Lund, persontåg och godståg, beräknas succesivt att fördubblas till 800 tåg varje dygn – ett tåg varannan minut.

Lund C är idag landets tredje största järnvägsstation för persontrafik men har stora brister i resandemiljön. Perrongerna är trånga för den mängd passagerare som stiger av och på, särskilt i rusningstrafik. Trappor och rulltrappor till och från perrongerna är också underdimensionerade. Till detta kommer att de genomgående godstågen passerar perrongerna med väntande passagerare. Det separata

godsspåret genom Lund togs bort i mitten av 1980-talet till förmån för en breddning av perrongerna.

Sett mot ovanstående exposé och med tanke på att detta är ett tidigt samråd avseende järnvägens lokalisering, fyra spår, mellan Klostergården och Stångby är det anmärkningsvärt att Trafikverket sållat bort alla lösningar som inte innebär ytterligare två spår i markplan genom Lund. Dagens situation, med en otidsenlig utformning av järnvägen genom den medeltida stadskärnan och med stora störningar för intilliggande boendemiljöer, måste förändras. Godstågen genom Lund utgör dessutom en risk när de transporterar farligt gods. En olycka i centrala Lund kan få förödande konsekvenser för de som vistas, bor, arbetar eller befinner sig på skolorna nära järnvägen.

Lunds kommun kan inte acceptera kortsiktiga lösningar som ger irreversibel skada på vårt kulturarv. Särskilt hotade är Klosterkyrkan och Armaturfabriken samt stadsmiljöerna på Nygatan och vid Bantorget. Vi vill här påminna om att Lunds stad definieras som ett riksintresse.

Enligt Lunds kommuns uppfattning är det hög tid för ett totalt omtag avseende järnvägstrafiken genom Lund. Kommunen vill att Trafikverket parallellt med nuvarande lokaliseringstudier utreder ett yttre godsspår. Kommunen vill också att en tunnellostning för hela eller delar av persontrafiken utreds vidare. En tunnellostning kan planeras för genomförande i etapper med Södra stambanan som prio 1.

Med tanke på övrig kollektivtrafik som har Lund C som nav och de investeringar som gjorts i spårvägen upp till Brunnshögsområdet är det viktigt att Lund C behåller sitt läge i anslutning till Bangatan.

Slutligen vill Lunds kommun framhålla att järnvägen genom Lund inte bara är en lokal fråga utan även en nationell och internationell angelägenhet. Det geopolitiska läget har förändrats under senare år. Det är krig i Europa och Sverige har blivit medlem i NATO. Den nya situationen ställer stora krav på en fungerande och robust järnvägsinfrastruktur. Det ger också möjlighet att söka finansiering för järnvägsutbyggnaden från annat håll som till exempel EU.

I stället för att lägga resurser på en ohållbar lösning för kapacitetsutbyggnaden av järnvägstrafiken genom Lund bör Trafikverket planera för en järnvägsanläggning som är hållbar i minst ytterligare 140 år.