

Lunds kommun. Förstudie 200414 Järnväg i tunnel genom Lund och  
Rapport 200424. Järnväg i tunnel genom Lund jämfört med fyra spår i markplan

**Tolkning av förstudien.**

Kommunens förstudie med rapport som jag i dagarna fått möjlighet studera ger i april 2020 en utmärkt kompetent och faktafylld jämförelse mellan förslagen. Väsentligt tydligare än Trafikverkets Järnvägsplan 2025-10-10 som knappas tillför mer än ett eget fokus på 2-spårlösningen på mark där alla negativa konsekvenser förringas.

Förstudiens båda alternativ 1 A och 2 A belyser tydligt komplexitet och störande konsekvenser som lyfter många varningens fingrar:

- Stor påverkan på stationen och staden under byggtiden, ca 7 år.
- Stor påverkan på bebyggelse, grönområden och kulturmiljöer.
- Befintliga plattformar 400 m kan inte förlängas.
- Samhällsekonomiskt långsiktigt olönsamt.
- Riskinsikter med tunnelalternativet.
- Ingen kapacitetsökning med befintliga 6 spår inom stationen
- Kapacitetstak kan nås inom överskådlig tid.
- Minskar flexibilitet inom stationen med tunnel
- Sitter fast mellan befintlig stadsbebyggelse.
- Samtliga tåg i tunnel medför oacceptabelt hög kostnad.
- Kalkylmässigt komplexa medför risk för ökade kostnader.

Slutsatsen är enkel: Vila planeringen för dessa alternativ för bättre förslag.

**Trafikverkets järnvägsplan**

I jämförelse med förstudien är Trafikverket järnvägsplan 2025-10-10 så undermålig att den flyttar planeringen tillbaka minst 5 år till tiden före förstudien om inte längre tillbaka.

Förstudiens noggrant redovisade konfliktpunkter med tillhörande konsekvenser längs sträckan som ska tas i anspråk för de 2 nya spåren tycks (vill?) inte Trafikverket känna till.

Varför har inte Trafikverket använt resultatet av Kommunens övertygande förstudie som underlag i sin järnvägsplan vilket är det förväntade i en normal planeringsprocess?

Förstudiens tydligt redovisade konfliktpunkter med de 2 nya spåren i markplan och mina frågeställningar 251120 till Trafikverkets järnvägplan med 2 spår stämmer på alla punkter.

Nu är minst 5 års planeringstid bortkastad.

Slutsats: Järnvägsplanen tillför inga nya kreativa lösningar. Kan med fördel vila.

## LUNDS NYA CITYTUNNEL med station under Bangatan. Bilaga 1

Förslaget behåller ett oförändrat Lund C med befintliga spår genom staden. Förutsättningar för detta förslag med en ny 2 spårs järnvägstunnel kan enkelt hämtas från kommunens förstudie för en jämförelse med Kommunens alternativ 1 A och 2 A.

Fördelarna är flera.

- Fristående projekt.
- Tillför 2 nya spår till 8 spår totalt,
- 700 m plattform vilket Trafikverket rekommenderar för snabbtåg.
- Säkerställer långsiktiga kapacitetökning, håller 100 år
- Minimerar alla störningar på staden.
- Minimal störning för resenärer och tågtrafik.
- Kort byggtid ca 3 år.
- Minskar riskerna.
- Ger mest värde för pengarna.
- Samhällsekonomiskt snabbt lönsamt
- Skapar redundans för godstrafik tillsammans med ett yttre godsspår som ekonomiskt frikopplas från spåren genom Lund.

Slutsats: Övertygande realistiska fördelar som mer än väl motiverar högre kostnader än alternativet med 2 nya spår på mark enligt Kommunens förstudie och Trafikverkets järnvägsplan.

### Kommentarer till Bilaga 1.

Trafikverkets krav på kurvradier, maximal lutning 2,5 %, byggbarhet och funktion uppfylls.

1. Spåren ansluts till Klostergårdens spår söder om Ringvägen.
- 1-2. Spåren separeras. Snabbtågsspåren går ner i tråg och under ett befintligt spår. Sträckan är kort men markens stigning 1 % mot norr underlättar. Här finns bra förutsättningar med god tillgänglighet längs P-huset.
2. Tunnel börjar mitt för Högevallsbadet. Koloniområde och hus berörs inte.
- 2-3. Tunnel under Svanegatan och under husen längs Nygatan i Armaturkurvan fram till stationens början intill Bantorget. Befintlig bebyggelse längs Nygatan berörs inte.
- 3-4. Lång station för de snabba tågen mellan Bantorget och Karl XII gatan. Möjliggör 700 m plattform vilket Trafikverket rekommenderar. På Clemenstorget placeras upp/nedgång för resenärer till tunnel och därmed hela Lund C.
5. Utrymme för spårväxlar för full flexibilitet med 2 spår till Södra stambanan och Västkustbanan.
6. Tunnel under Södra stambanan med 2 spår norr om befintlig spårtunnel.
7. Anslutning till Västkustbanan
- 5-8. Tunnel under byggnader, koloniområde, Monumentparken och Norra Ringen.
8. Tunnel övergår i tråg med spåren succesivt upp till markplan för anslutning till spåren mot Hässleholm.

## Kostnadsjämförelser Fig 1

- Bedömda kostnader är justerade till 2025 år penningvärde.
- Med 2-spårstunnel menas två parallella tunnlar med vardera 1 spår.
- Med station i tunnel menas gemensam plattform för två spårstunnelar.
- Uppgifterna är hämtade från Trafikverket gällande Varberg och Göteborg
- Uppgifter om Malmö Citytunnel hämtade från Wikipedia m fl
- Kommunens förstudie ligger till grund för kostnaderna motsvarande alternativen 1 A och 2 A i Lund,
- Trafikverkets järnvägsplan Lund 4 spår har samma kostnadsnivåer som kommunens förstudie
- Kostnaden för föreslagen 2-spårs järnvägstunnel med station är baserad på dessa jämförelsevärden.
- Kalkylsäkerheten har inte oväsentlig påverkan av alternativens komplexitet och andra risker.
- Alternativ 1 A och 2 A har högre risk med utförande på, under och nära befintliga spår.
- Ny 2-spårstunnel har lägre risk med sitt oberoende till rådande tågtrafik.

KOSTNADSJÄMFÖRELSE	Kostnad		längd	resenärer	byggtid	
	Prisläge 2025		längd	2025		
<b>LUND C</b>				50 000		prognos 2030
				70 000		
Ny 2-spårstunnel med station	9 mdr	tunnel spår på mark	3,4 km 1,2 km		3 år	
1A Samtliga tåg i i tunnel	23 mdr				7 år	
2 A Samtlig spår i markplan	6,5 mdr				5 år	
<b>VARBERG 2025</b>				7 000		
2-spårstunnel med 4+1-spårsstation Ny godsbangård 6 spår	9 mdr	tunnel spår på mark	2,8 km 9 km			
<b>MALMÖ</b>						
Citytunnel 2010 2-spårstunnel med 4-spårsstation Malmö C 2-spårsstation Triangeln	15 mdr	tunnel spår på mark	6 km 11 km		5 år	
<b>GÖTEBORG 2018 -2030</b>				90 000	12 år	
VÄSTLÄNKEN pågående 2-spårstunnel med 3 st 4-spårsstationer	37 mdr	tunnel spår på mark	6 km 2 km			

Tabell 1. Jämförande kostnader mm med järnvägsprojekt i tunnel.

## Sammanfattning

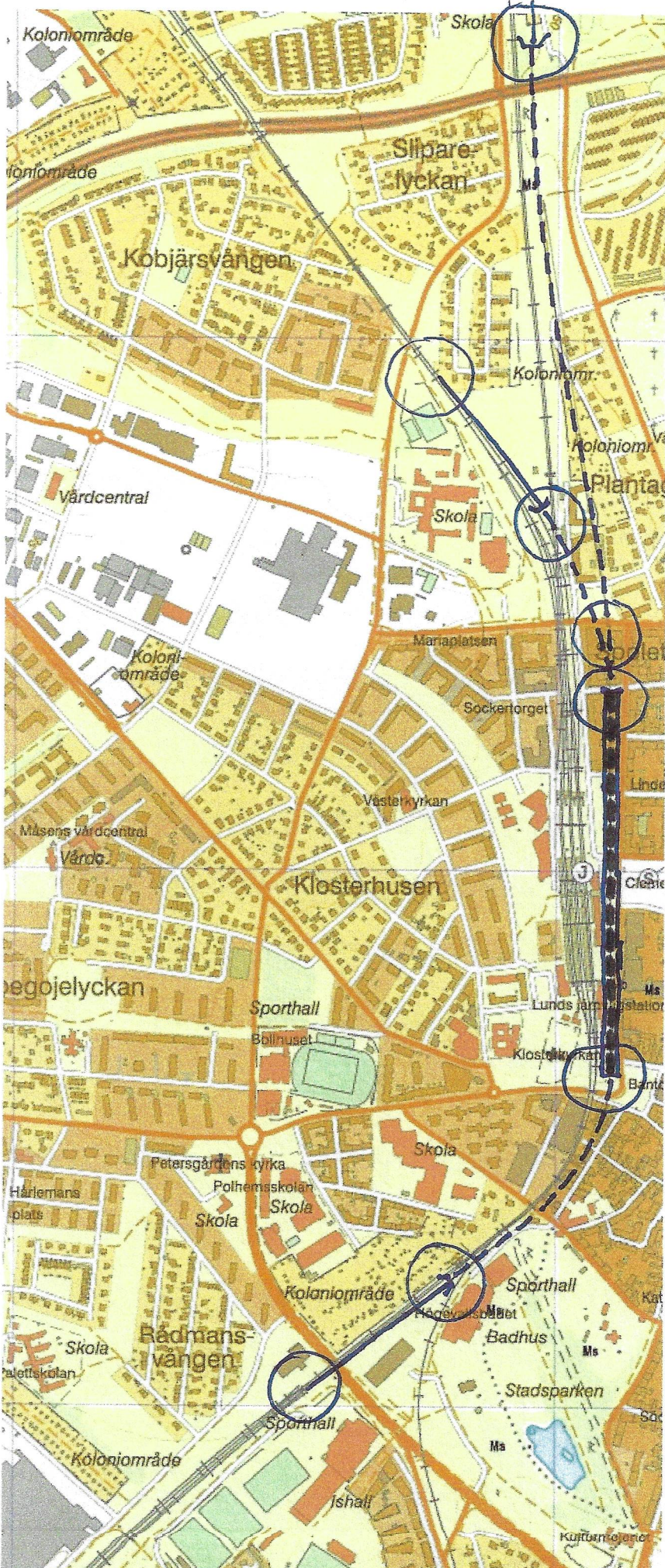
**Lunds nya citytunnel** påvisar ett stort antal fördelar jämfört med hittills studerade förslag. Dessa sitter fast i tanken på att station och spårlägen ska ligga kvar inom det utrymme som står tillbuds, på marken eller motsvarande i tunnlar. Utan att kunna möta framtida behov.

Många års planering tycks ha kört fast. Inlåsnings- och argument för obehagliga konsekvenser slätas över, blundats för eller skjuts framåt i hopp om att inte bli allt för obehagliga när resultat står där. Så kan inte stolthet skapas för ett så viktigt infrastrukturprojekt för Lund och Lund C som ska hålla minst 100 år till.

Järnvägens utformning med tillhörande byggnader och hela stadens närmande därtill under 170 år är en kulturmiljö som vi måste underordna oss. Med kreativitet kan gamla och nya lösningar samverka till något vackert och långsiktigt hållbart för allas uppskattning. Här ligger ett ansvar i det som ska göras för kommande generationers förvaltning och på sitt sätt förädlas.



Rolf Jonsson  
[rolf.jonsson@telia.com](mailto:rolf.jonsson@telia.com)  
070-3939500



8  
7  
6  
5  
4  
3  
2  
1

