

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Lund, fyra spår

Lunds kommun, Skåne län

2026-02-13



Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Lund, fyra spår

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2026-02-13

Ärendenummer: TÄHS-2025-000194

Uppdragsnummer: 191753

Kontaktperson: Jesper Hjelmer

Innehåll

1 Sammanfattning 5

2 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 6

2.1 Samrådsrets och inbjudan till samråd	6
2.1.1 Samrådsrets	6
2.1.2 Inbjudan	7
2.1.3 Öppet hus.....	7
2.1.4 Digitalt samråd	7
2.2 Samråd med Länsstyrelsen Skåne	8
2.3 Samråd med Region Skåne och Skånetrafiken	8
2.4 Samråd med Försvarsmakten	8
2.5 Samråd med Lunds kommun	8
2.6 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda	12
2.6.1 Behov av projektet	12
2.6.2 Kultur-, natur- och stadsmiljö	13
2.6.3 Buller och vibrationer	14
2.6.4 Barriäreffekter	15
2.6.5 Gods på järnväg.....	15
2.6.6 Spårens placering i plan samt tunnelalternativ	16
2.6.7 Kapacitet i järnvägssystemet	18
2.6.8 Lund Centralstation	20
2.6.9 Påverkan på egen fastighet	20
2.7 Samråd med övriga statliga myndigheter som kan antas bli berörda	21
2.7.1 Jordbruksverket.....	21
2.7.2 Havs- och vattenmyndigheten.....	21
2.7.3 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	21
2.7.4 Riksantikvarieämbetet.....	21
2.7.5 Lantmäterimyndigheten, Lunds kommun	21
2.8 Samråd med organisationer som kan antas bli berörda	22
2.8.1 Lunds naturskyddsförening (LNF)	22
2.8.2 Lunds pastorat	23
2.8.3 FörNyaLund	24
2.8.4 Föreningen Vid Spåret i Lund	26

2.8.5 Föreningen Gamla Lund	28
2.8.6 Stadsmiljöföreningen AFSL (temagrupp Lund C).....	30
2.8.7 Vallkärra byalag	33
2.8.8 BRF Gasverket.....	33
2.8.9 BRF Kung Oskar 1	34
2.8.10 BRF Västertull	35

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

1 Sammanfattning

Samrådsperioden inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan pågick från 15 oktober 2025 till 20 november 2025. Under denna period fanns samrådsunderlaget tillgängligt på Trafikverkets hemsida för projektet: <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-skane-lan/hassleholm-lund-tva-nya-spar/>

Samrådet riktades till en grundläggande samrådsrets bestående av enskilda som kan antas bli särskilt berörda vilket utgjorts av boende inom 100 meter på vardera sida om Södra stambanan, Länsstyrelsen Skåne, Lunds kommun, Region Skåne, Skånetrafiken och Försvarsmakten. Trafikverket valde även att samråda med en utökad krets som omfattade allmänhet, organisationer och övriga statliga myndigheter som kan antas bli berörda.

Inbjudan till samrådet skickades ut via adresserad direktreklam till enskilda, digital inbjudan till myndigheter och organisationer, samt kungjordes i Sydsvenskan. Informationen fanns också tillgänglig på Trafikverkets webbplats. Som en del av samrådsupplägget genomfördes ett öppet hus den 29 oktober 2025 i kommunhuset Kristallen i Lund. Därutöver hölls ett digitalt samråd den 11 november 2025 där det fanns möjlighet att ställa frågor till projektledare och experter i en livechatt.

Trafikverket har samrått med Länsstyrelsen Skåne genom ett antal möten perioden februari-augusti 2025. Utöver detta har Trafikverket genomfört enskilda dialogmöten med Region Skåne, Skånetrafiken och tjänstepersoner på Lunds kommun.

2 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Kapitel 2 redogör för samrådsprocessen inför Trafikverkets begäran om länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Kapitel 2.1 beskriver samrådsrets och inbjudan. I kapitel 2.2 till 2.8 sammanfattas genomförda möten, inkomna yttranden och synpunkter under samrådsperioden. Trafikverkets bemötanden av inkomna yttranden och synpunkter redovisas med kursiverad text. Om Trafikverkets bemötanden skulle behöva revideras, till exempel med anledning av ändrade förhållanden eller nya kunskaper, kommer det redovisas med datum för när revideringen gjordes. Trafikverket har tagit hänsyn till synpunkter som har inkommit till och med 9 februari 2026.

2.1 Samrådsrets och inbjudan till samråd

Samrådsperioden inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan pågick från 15 oktober 2025 till 20 november 2025. Under denna period fanns samrådsunderlaget tillgängligt på Trafikverkets hemsida för projektet: <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-skane-lan/hassleholm-lund-tva-nya-spar/>

2.1.1 Samrådsrets

Samrådsretsen har bestått av den grundläggande samrådsretsen, det vill säga enskilda som kan antas bli särskilt berörda, berörd länsstyrelse, berörda kommuner, regional kollektivtrafikmyndighet och Försvarsmakten.

De enskilda som kan antas bli särskilt berörda har i detta skede utgjorts av boende inom 100 meter på vardera sidan om Södra stambanan. Retsen kommer preciseras och minskas under projektets gång.

Trafikverket valde att även samråda med en utökad samrådsrets som bestod av den allmänhet som kan antas bli berörd, de organisationer som kan antas bli berörda och övriga statliga myndigheter som kan antas bli berörda. Inbjudna myndigheter, förutom de som ingår i den grundläggande retsen enligt ovan, och organisationer redovisas nedan.

- Naturvårdsverket
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Havs- och vattenmyndigheten
- Lantmäteriet
- Riksantikvarieämbetet
- Jordbruksverket
- Svenska Kyrkan Lund Stift
- Räddningstjänsten Syd
- Stift Af Bostäder
- Gmp i Malmö AB
- Hsb Bostadsrättsförening Gasverket i Lund
- LRF Lund
- Jernhusen Stationer AB
- Wihlborgs Raffinaderiet 5 AB
- Byalaget Stångbymiljö
- Lund Kolonisters Centralförening

2.1.2 Inbjudan

Inbjudan till samråd gick ut genom adresserad direktreklam till enskilda som kan antas bli särskilt berörda och genom digital inbjudan till myndigheter och organisationer. Kungörelse genomfördes i Sydsvenskan. Därtill fanns information om samrådet på Trafikverkets hemsida för projektet.

2.1.3 Öppet hus

Öppet hus genomfördes den 29 oktober, klockan 15.00–19.00 i kommunhuset Kristallen i Lund. Totalt bedöms cirka 300 personer ha närvarat.

2.1.4 Digitalt samråd

Den 11 november klockan 18-19 genomfördes ett digitalt samråd som sändes direkt via projektsidan på webbplatsen. Då fanns möjlighet att ställa frågor till projektledare och experter i en livechatt.

2.2 Samråd med Länsstyrelsen Skåne

Trafikverket har samrått med länsstyrelsen genom ett antal möten perioden februari-augusti 2025. Teman för mötena har varit behov av nytt beslut om betydande miljöpåverkan, uppdelning av sträckan Hässleholm–Lund till delprojekt, avgränsning av utredningsområde, omfattning av samrådsunderlag med mera. I augusti 2025, inför samrådsperioden, presenterade Trafikverket ett utkast till samrådsunderlag för länsstyrelsen. Under samrådsperioden, i november 2025, gick Trafikverket igenom det färdigställa samrådsunderlaget med länsstyrelsen.

2.3 Samråd med Region Skåne och Skånetrafiken

Trafikverket har samrått med Region Skåne och Skånetrafiken i enskilda så kallade dialogmöten med syfte att skapa en tät och transparent dialog, vilket har medfört en ökad förståelse för varandra och varandras organisationer. Dialogmöten kommer fortsatt att hållas under arbetet med järnvägsplanen.

Trafikverket har skickat inbjudan till samrådet till Region Skåne som skickat ett svar via Regionfastigheter, daterat 2025-11-18. Regionfastigheter bedömer att planförslaget inte medför någon direkt påverkan på Region Skåne som fastighetsägare och lämnar därför inga synpunkter i detta skede

Trafikverket tackar för informationen.

2.4 Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmakten har inkommit med ett yttrande 2026-02-09. Försvarsmakten har inget att erinra i ärendet.

Trafikverket tackar för informationen.

2.5 Samråd med Lunds kommun

Trafikverket har samrått med tjänstepersoner på Lunds kommun i enskilda så kallade dialogmöten med syfte att skapa en tät och transparent dialog, vilket har medfört en bättre förståelse för varandra och varandras organisationer. Dialogmöten kommer fortsatt att hållas under arbetet med järnvägsplanen.

Lunds kommun har inkommit med ett yttrande beslutat i kommunstyrelsens arbetsutskott den 26 november 2025. Kommunen och Trafikverket kommer ha fortsatta diskussioner avseende synpunkter i

yttrandet i kommande dialogmöten. Nedan görs en sammanfattning av kommunens yttrande.

Lunds kommun ser positivt på vald lokalisering för kommande järnvägsplan för Lund fyra spår samt att hela sträckan Klostergården-Stångby planeras och byggs ut samtidigt. Kommunen menar att fyra spår Klostergården-Stångby samt två spår vidare till Hässleholm är en av de satsningar som behövs för ett robust järnvägssystem med långsiktigt rimliga förutsättningar. Det är, vilket Trafikverket också uppmärksammar i samrådsunderlaget, ett projekt med unikt komplexa förutsättningar vilka fullt ut måste vara styrande för utformningen.

Kommunen menar att dagens situation, med en otidsenlig utformning av järnvägen genom en medeltida stadskärna och med stora störningar för intilliggande boendemiljöer, behöver förändras. Kommunens ambition är att stärka förutsättningarna för en välfungerande och attraktiv tågtrafik, samtidigt som miljöer längs banan utvecklas och förbättras. Värnande av kulturmiljön, läkning av de båda sidorna av spårområdet, utveckling av stationsmiljöerna samt förbättring av stads- och boendemiljöer behöver utgöra en röd tråd i det fortsatta arbetet.

Lunds kommun betonar särskilt vikten av att vidta åtgärder för att minska barriäreffekter. Samtidigt framhåller kommunen att det i det fortsatta arbetet finns möjlighet att förbättra tillgängligheten och skapa nya kopplingar längs sträckan, bland annat genom fler och bättre passager för gående, cyklister, flora, fauna och jordbruket. Vidare menar kommunen att värdet av skyddade arters livsmiljöer och den påverkan projektet kan ge på skyddade/hotade arter måste klarläggas och beaktas. Med avseende på Stångby menar kommunen till skillnad från samrådsunderlaget att en utformning anpassad till byns planerade utveckling, med bland annat en utvecklad stationsmiljö och nya passager under järnvägen snarare kan bidra till minskade barriäreffekter än ökade.

Med hänvisning till riksintresse RI M87 Lund framhåller kommunen att det kommer krävas exceptionella lösningar för att tillvarata kulturmiljön, särskilt vid Armaturskurvan, Klosterkyrkan samt bostadshuset vid Nygatan. Kostnadsskäl kan enligt kommunen inte åberopas för att avstå nödvändiga skyddsåtgärder. Kommunen ser det som helt avgörande att Trafikverkets definition av grundutförandet tydligt utgår från den mycket känsliga kulturmiljön i området och det framtida sammanhang som anläggningen blir en del av.

Lunds kommun vill även framhålla stationsmiljön i Lund redan idag har bristande kapacitet och komfort för tågresenärerna. En tillgänglig, trygg och orienterbar stationsmiljö är en förutsättning för att dra nytta av

investeringen i ökad järnvägskapacitet och för att främja hållbart resande. Lund C anges som en avgörande nod i järnvägsutbyggnaden och har idag bristande kapacitet och komfort. Kommunen anser att utbyggnaden ska ta hänsyn till den ökade resandeprognosen och inte bara antal möjliga nya tåg. Vidare lyfter kommunen att det är avgörande att den tidslucka som finns vad gäller avstängning av spåren i samband med spårutbyggnad utnyttjas för att få till stånd de plattformsförbindelser som krävs för att framtidssäkra anläggningen. Särskilt lyfts Mittelbron som en avgörande plattformsförbindelse och som måste åtgärdas inom ramen för projektet. För att säkerställa en effektiv process framåt är det angeläget att Trafikverket i dialog tar fram en tydlig bild av de delar av anläggningen som omfattar järnvägsinfrastruktur i stationsområdet och som är Trafikverkets ansvarsområde. En väl genomarbetad plan för hur utbyggnaden ska genomföras under pågående tågtrafik, med en under byggtiden fungerande resenärsupplevelse, behöver tas fram. Kommunen informerar även om en pågående samverkan med Jernhusen AB kring utvecklingen av stationsområdet och efterfrågar en tydlig och kontinuerlig dialog med Trafikverket i dessa frågor.

Kommunen anser att de ekonomiska ramarna för projektet Hässleholm–Lund är för begränsat, vilket skapar osäkerhet kring genomförande och kvalitet. Kommunen understryker vikten av att Trafikverket säkerställer finansiering för långsiktiga förutsättningar att fullfölja projektet, därtill undersöker möjligheter för medfinansiering av fonden för ett sammanlänkat Europa.

I översiktsplanen redovisar kommunen ett reservat för yttre godsbana och framhåller behovet av att en extern lösning för godstrafiken utreds parallellt med genomförandet av fyra spår genom Lund.

Kommunen vill betona att om det ska vara möjligt med en byggstart till år 2030 är det av yttersta vikt att järnvägens placering, utformning och anläggningens gestaltning tas fram i nära samverkan med Lunds kommun. I den fortsatta processen anser kommunen att det är viktigt med transparens och en gemensam ambition om att respektera kulturmiljön, läka stadsmiljön, minska bullerstörningar, utveckla stationsmiljöerna samt mildra barriäreffekterna.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen.

Trafikverket tar fasta på kommunens målbild gällande ökad kapacitet i järnvägssystemet i kombination med minskade barriäreffekter, stärkta stations-, stads- och boendemiljöer samt värnande av kulturmiljön. I kommande utredningsarbete kommer en viktig del vara att anpassa lösningar utifrån platsens förutsättningar där vi utreder åtgärder för bland annat gående, cyklister, flora, fauna och jordbruk samt lösningar som knyter samman båda sidorna av spåren, därtill bland annat i Stångby. Påverkan på skyddade arter och dess livsmiljö kommer även att ingå i den fortsatta utredningen.

Trafikverket delar uppfattningen om att kulturmiljön genom centrala Lund bedöms som mycket känslig, med riksintresset M87 och fornlämningen Lunds stad som särskilt viktiga utgångspunkter. Trafikverket kommer att utreda skydds- och anpassningsåtgärder vid bland annat Armaturfabriken, Klosterkyrkan och berörda bebyggelsemiljöer längs sträckan, som i möjligaste mån värnar stadens kulturhistoriska värden samtidigt som järnvägens funktion säkras. I vårt arbete styrs vi av en stor mängd lagar, bland annat Kulturmiljölagen, Begravningslagen och Miljöbalken. De ger ett starkt skydd för kulturmiljöer, kyrkobyggnader och begravningsplatser. Inga beslut kan fattas utan att ta hänsyn till dessa.

Trafikverket instämmer i att Lund C utgör en avgörande nod för regionens fortsatta utveckling och att kapacitets- och komfortbrister behöver åtgärdas. Inriktningen är att dimensionera stationsmiljön för framtida trafikbehov och utreda åtgärder som förbättrar punktlighet, turtäthet och resenärsflöden. Åtgärden innebär bland annat att plattformarna på Lund C kommer att förlängas. Inom projektet kommer flödesanalyser att genomföras för hela Lund C i syfte att utreda behovet av eventuella åtgärder. Trafikverket kommer i den fortsatta utredning i dialog med Lunds kommun ta fram vilka delar av anläggningen som omfattar Trafikverkets ansvar i stationsområdet. Vidare tackar Trafikverket för informationen gällande kommunens samverkan med Jernhusen AB och ser positivt på dialog mellan parterna.

Finansiering av järnväg i Sverige sker huvudsakligen genom statliga anslag via Trafikverket i den nationella planen för infrastruktur. Gällande projektets ekonomiska förutsättningar beskrivs i Förslag till nationell plan 2026–2037 följande: En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning är en del av det övergripande transportpolitiska målet. Det innebär dels att användningen av transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiv, dels att de offentliga medlen till utveckling och underhåll av transportsystemet ska användas så att

samhällsnyttorna som skapas blir så stora som möjligt i förhållande till åtgärds kostnaderna. I planförslaget utpekas Hässleholm–Lund, två nya spår som ett av fem objekt som har regeringsbeslut sen tidigare. Trafikverkets bedömning är att det med nuvarande goda framdrift i projektet skulle vara möjligt att tidigare lägga finansiering jämfört med nuvarande förslag till nationell plan. Allt för att få till en byggstart av projektet så snart som möjligt. Inom utredningen kommer arbete ske löpande med både kostnader och finansiering.

Trafikverket tackar för informationen rörande reservat för ett yttre godsspår i Lunds översiktsplan. Gällande yttre godsspår är principen i Sverige att våra statliga järnvägar är öppna för all trafik, vilket kan jämföras med principen för våra allmänna vägar. Det är inte samhällsekonomiskt eller miljömässigt motiverat att bygga nya järnvägar enbart för godstrafik.

Gällande planerad byggstart hänvisar Trafikverket till samrådsunderlaget, där det framgår att byggstart i nuläget bedöms kunna ske tidigast år 2034. Samtidigt arbetar projektet kontinuerligt och målmedvetet med att identifiera åtgärder som kan korta ledtiderna och därigenom möjliggöra en tidigare byggstart än vad som idag anges. I detta arbete ser Trafikverket mycket positivt på kommunens inställning till samverkan och samarbete, vilket bedöms vara en viktig förutsättning för att kunna påskynda processen. Trafikverket delar fullt ut synen på vikten av detta i den fortsatta planeringen.

2.6 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda

I avsnitt 3.6 redovisas de synpunkter som inkommit från allmänheten under samrådsperioden. Totalt har cirka 100 yttranden från allmänheten inkommit. Synpunkterna har sammanställts och sammanfattats och redovisas tematiskt i olika kategorier för att ge en överskådlig bild av vilka frågor som lyfts.

2.6.1 Behov av projektet

Ett antal synpunktslämnare har förståelse för behovet av kapacitetsökning på järnvägen. Bland dessa framkommer att ett antal synpunkter är positiva till föreslagna lösning enligt samrådsunderlaget medan flera synpunkter uttrycker kritik till projektet, bland annat föreslås folkomröstning.

En synpunktslämnare är kritisk till att tidigare utredningsmaterial används och anser att utredningen bör börja om på nytt, då förutsättningarna är annorlunda idag. En annan synpunkt anser att samrådsunderlaget är

svårtolkat för allmänheten då det har brist på visuell redovisning. Enstaka synpunktslämnare efterfrågar även samhällsekonomiska analyser och tydligare resonemang om sådana effekter.

Återkommande synpunkter gäller vikten av att projektet behöver byggas med ett långsiktigt perspektiv som värnar om framtida Lund med stor hänsyn till stadens historiska stadsbild med dess byggnader.

Trafikverket gjorde under 2024–2025 en genomlysning av tidigare utredning och en förnyad utvärdering av samtliga tidigare utredda lokaliseringssalternativ genom Lunds kommun, se Lund, fyra spår – Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund (Trafikverket 2025). Tidigare utredningar används som utgångspunkt och ställningstaganden och resultat utvärderas och kompletteras vid behov. Samhällsekonomiska analyser kommer att tas fram inom ramen för järnvägsplanen.

2.6.2 Kultur-, natur- och stadsmiljö

I flera synpunkter framkommer vikten av att värna om Lunds historiska stadskärna, dess medeltida karaktär och kulturmiljövärden, inklusive riksintresset för Lund stad.

Flera synpunktslämnare är oroliga för att betydande intrång och rivningar kan påverka stadsmiljön, med försämrad stadsbild, minskad trivsel och förlorade identitetsvärden. Det efterfrågas ett långsiktigt helhetsperspektiv där Lunds stadsmiljö, kulturmiljö och vardagsfunktioner vägs in redan i utredningen. I flera synpunkter framkommer behovet av lösningar som minimerar barriäreffekter och bevarar stadens sammanhang, siktlinjer och upplevelsevärden. Barriäreffekter i centrala lägen beskrivs av vissa kunna förstärka både upplevelsemässiga och funktionella intrång i kulturmiljön.

I ett antal synpunkter framkommer även vikten av att värna befintliga grönstråk, grönområden, natur och djur. Flera synpunktslämnare lyfter att projektet bör se över möjligheten att skapa fler grönområden och grönstråk i samband med utbyggnaden av järnvägen.

Ett antal synpunkter framhåller att om rivning blir oundvikligt bör i första hand objekt med lägre kulturhistoriskt värde påverkas, samt försöka bevara fasader eller andra gestaltade lösningar som upprätthåller kulturvärden. Vikten av hög gestaltningskvalitet betonas av flera synpunktslämnare som kräver att hänsyn tas till stadens historiska uttryck vid utformning av anläggningar och skyddsåtgärder.

En oro för påverkan av Klosterkyrkan återkommer i många synpunkter. Det efterfrågas särskild hänsyn till Klosterkyrkan och närliggande

gravmiljöer, som beskrivs som centrala för stadens identitet och historia. Risker kopplade till dessa miljöer återkommer som vibrationer, buller, rivningar och förändrad tillgänglighet.

Ett flertal synpunkter berör även Armaturfabriken och angränsande bebyggelse, däribland Nygatan. I synpunkterna betonas vikten av att minimera påverkan på bebyggelsen då den anses vara väldigt viktig för stadens historia och identitet. Om en påverkan skulle bli aktuell lyfts olika uppfattningar i synpunkterna om vilka av dessa objekt som om i så fall bör rivas eller bevaras.

I centrala Lund möts flera olika riksintressen; både riksintresse för kulturmiljö och riksintresse för kommunikationer där järnvägen ingår. Trafikverket är medvetna om att en utbyggnad av järnvägen genom centrala Lund kan medföra barriäreffekter samt påverkan på stadsbild, kulturmiljö, naturmiljö, boendemiljö och stadens sammanhållning och tillgänglighet. Det är ännu för tidigt att säga något om hur olika byggnader och områden kommer att påverkas. I det kommande utredningsarbetet kommer påverkan på dessa värden att utredas och redovisas.

Planeringen sker i nära samarbete med Lunds kommun för att projektet ska innebära minsta möjliga intrång och påverkan på stadens bebyggelse i form av bland annat buller och vibrationer. Arbetet med järnvägsplanen styrs av en stor mängd lagar, bland annat Kulturmiljölagen, Begravningslagen och Miljöbalken. De ger ett starkt skydd för kulturmiljöer, kyrkobyggnader och begravningsplatser. Inga beslut kan fattas utan att ta hänsyn till dessa.

2.6.3 Buller och vibrationer

I många synpunkter uttrycks en oro för ökade bullernivåer vid en utbyggnad och ökad trafikering genom centrala Lund. Flera anser att dagens nivåer redan upplevs som höga, där särskilt godstrafiken och snabbtåg lyfts som källa. Ur flera synpunkter framkommer en oro för omfattande bullerstörningar under både bygg- och driftskedet, med negativ påverkan på boendemiljö, inne- och utemiljö samt känsliga verksamheter såsom skolor.

Befintliga bullerskydd bedöms i vissa synpunkter som otillräckliga och det efterfrågas förstärkta, funktionssäkrade åtgärder. Flera synpunktslämnare önskar uppdaterade och transparent redovisade bullerberäkningar, en tydlig redovisning av påverkan och planerade skyddsåtgärder samt besked om var bullerplank kommer att uppföras. I ett antal synpunkter betonas

vikten av att bullerskydd utformas så att framtida exploatering inte försvåras eller försämrar stadsbilden.

I många synpunkter uttrycks även en oro för ökade vibrationer både under bygg- och driftskedet, med hänvisning till risken för påverkan på fastigheter, inomhusmiljö och den allmänna boendemiljön. En oro för vibrationers påverkan på kulturhistoriska byggnader lyfts även i flera synpunkter.

Buller och vibrationer är centrala frågor som kommer att hanteras inom järnvägsplanens miljöbedömning. Uppdaterade beräkningar tas fram, och skyddsåtgärder prövas och preciseras i kommande skeden av utredningen. Trafikverket noterar önskemål gällande att bullerskydd inte får utformas så att framtida exploatering försvåras eller försämrar stadsbilden.

2.6.4 Barriäreffekter

I flertalet synpunkter framkommer att en utbyggnad riskerar att förstärka den befintliga barriären mellan östra och västra Lund, med konsekvenser för bland annat gång- och cykelpassager, tillgänglighet och stadsbild. I ett antal synpunkter påpekas behovet av fler samt bättre utformade passager för gående och cyklister, liksom förbättrad trafiksäkerhet vid korsningspunkter.

Ett antal synpunktslämnare betonar att bullerskydd behöver planeras och gestaltas med särskild omsorg för att inte ytterligare bidra till barriäreffekter och försämrad stadsbild.

Trafikverket är väl medvetet om att en utbyggnad av järnvägen genom centrala Lund kan medföra barriäreffekter samt påverkan på stadsbild och stadens sammanhållning och tillgänglighet. I det kommande utredningsarbetet kommer påverkan på dessa värden att utredas och redovisas, inklusive eventuella åtgärder.

Trafikverket noterar önskemål gällande att bullerskydd inte får utformas så att det blir ökade barriäreffekter eller försämrad stadsbild.

2.6.5 Gods på järnväg

I ett flertal synpunkter framkommer kritik mot att leda godstrafik på järnväg genom centrala Lund. Särskilt säkerhetsaspekter kopplade till transporter av farligt gods och en upplevt ökad olycksrisk i tät stadsmiljö lyfts av flera. Därtill beskrivs betydande störningar i form av buller, vibrationer och försämrad luftmiljö till följd av godståg.

Många synpunktslämnare anser att ett yttre godsspår bör byggas för att undvika att godstrafiken passerar genom stadskärnan. I enstaka synpunkter förordas en separat tunnelloösning för godstrafik, medan några få synpunktslämnare i stället argumenterar för att befintliga banor och godsstråk i regionen bör rustas och utnyttjas bättre. Samtidigt framför enstaka synpunkter invändningar mot ett yttre godsspår utifrån markanspråk och särskild påverkan på jordbruksmark. Flera synpunktslämnare efterfrågar urspårningsskydd alternativt inkapsling om godstrafiken skulle gå genom centrala Lund. Vidare ifrågasätts i ett antal synpunkter om en utbyggnad för persontrafik i centrala Lund är nödvändig om ett yttre godsspår byggs.

Många synpunktslämnare är kritiska mot godstrafik genom centrala Lund och ser ett behov av tydlig redovisning av för- och nackdelar med olika lokaliseringar och trafikupplägg för godstrafik. Vidare efterfrågas vilka riskreducerande åtgärder som är möjliga i såväl bygg- som driftskede.

Trafikverket kommer att utreda säkerhetsrisker och eventuella behov av åtgärder såsom urspårningsskydd och inkapsling under arbetet med järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen. Rörande separata godsspår är principen i Sverige att våra statliga järnvägar är öppna för all trafik, vilket kan jämföras med principen för våra allmänna vägar. Det är inte samhällsekonomiskt eller miljömässigt motiverat att bygga nya järnvägar enbart för godstrafik.

2.6.6 Spårens placering i plan samt tunnelalternativ

Några synpunkter är positiva till lokaliseringen av järnvägen i ett markläge eftersom tunnel skulle innebära höga kostnader. Ett antal synpunktslämnare menar att samtliga spår bör placeras utanför Lund, med delade meningar om östlig eller västlig lokalisering i förhållande till staden. I ett antal synpunkter framkommer även delade meningar gällande östlig eller västlig lokalisering i direkt anslutning till befintliga spår.

Många synpunkter är negativa till en utbyggnad i markläge och vill att tunnelalternativ för persontrafiken prövas. I synpunkterna framhålls att ett markläge riskerar medföra negativa konsekvenser för kulturmiljö, stadsbild och gestaltning, barriäreffekter och tillgänglighet samt att buller och vibrationer ökar, både i bygg- och driftskede. Av ett antal synpunkter påpekas även obehöriga i spåren som ett återkommande problem vid markläge.

Flera synpunktslämnare efterfrågar en likvärdig och transparent prövning av utformnings- och lokaliseringsalternativ i den fortsatta miljöbedömningen, där långsiktiga stadsbyggnads- och samhällsaspekter

vägs in utöver investeringskostnad. Därutöver efterfrågas fördjupade jämförelser av alternativens konsekvenser avseende rivningar och intrång, kulturmiljö och arkeologi, buller och vibrationer, barriäreffekter och stadsutvecklingsmöjligheter, naturvärden samt risk- och säkerhetsfrågor.

I flera synpunkter framkommer alternativa lösningar i form av tunnel i olika omfattning, inkapsling, nedschaktade tråg eller överdäckning på särskilt känsliga delsträckor.

Flera synpunktslämnare uppmanar till ett långsiktigt planeringsperspektiv och ifrågasätter bedömningen att tunnel är för kostsam. Ett flertal hänvisar till kostnader och erfarenheter från bland annat Stockholm, Göteborg och Varberg och menar att det även bör vara möjligt med en tunnel i Lund.

Samrådsunderlaget och Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund (Trafikverket 2025) beskriver bakgrund och process till val och bortval av alternativ. Både Trafikverket och Lunds kommun har tidigare gjort utredningar för passagen av Lund. Trafikverket gjorde under 2024–2025 en genomlysning av tidigare utredning och förnyad utvärdering av samtliga tidigare utredda lokaliseringsalternativ genom Lunds kommun. Trafikverkets samlade bedömning är att utbyggnad längs med befintliga spår i markplan genom centrala Lund och vidare genom Stångby, är den mest lämpliga lokaliseringen.

Järnvägen genom Lund är en komplex anläggning där två stambanor möts och Väst kustbanan korsar Södra stambanan i en planskild korsning. Att förlägga hela eller delar av denna anläggning djupt ner i ett tunnelsystem är förenat med stora osäkerheter och risker avseende genomförbarhet, omgivningspåverkan och kostnader.

Sedan fyrspåret mellan Lund och Malmö öppnade ankommer och avgår tåg tätt på Lund C. Kapacitetsutnyttjandet ligger över 80 procent mellan Höör och Lund, men söder om Lund är det bara 50 procent eller lägre. Den nuvarande modellen för kapacitetsutnyttjande tar dock inte hänsyn till de risker för störningar som den faktiska trafiken medför. Störningar och förseningar kan uppkomma när flera tåg samtidigt behöver trafikera de två spåren mellan Lund C och Klostergården, särskilt om godståg blockerar för persontåg vid Lund C. Samtliga tunnelalternativ innebär sämre anslutning mellan Södra stambanans befintliga spår, de nya spåren och Väst kustbanan. Järnvägen får därav sämre funktion och robusthet med en tunnellsöning. Framtida drift och underhåll av en tunnelanläggning innebär stora utmaningar och höga kostnader.

De geologiska förhållandena i Lund präglas av djupa moränlager som sträcker sig cirka 50–80 meter under markytan. Morän är ett löst jord-

och stenmaterial och saknar den stabilitet som berg ger. En tunnel under Lund måste därför byggas helt i jordlager, vilket kräver omfattande förstärknings- och tätningsåtgärder samt avancerade byggmetoder. Detta innebär både ökade tekniska risker i byggskedet och längre byggtid, jämfört med om tunneln hade kunnat anläggas i berg.

Tunnelalternativ skulle även medföra rivning av byggnader och stadsinfrastruktur i någon omfattning, för att ge utrymme åt tunnelanslutningar och djupa byggschakter, temporära byggtunnlar med mera. Miljöpåverkan blir större från ett tunnelpåslag i södra delen av korridoren, jämfört med ett markläge. Det beror bland annat på påverkan på Höje å, avseende såväl naturvärden som friluftsliv och rekreation. Ett sådant läge skulle också medföra omfattande påverkan på grundvattnet. Samtliga tunnelalternativ medför också en klimatpåverkan som är avsevärt större än vid en utbyggnad av nya spår i markplan. Den stora mängd betong och de stora mängderna jord- och bergmassor som behöver förflyttas för tunnelkonstruktion ger en klimatpåverkan som är i storleksordningen fyra gånger större än en utbyggnad i markplan.

Det finns fördelar med tunnelalternativ, som också nämns i samrådsunderlaget. Om nya och befintliga spår, det vill säga hela järnvägsanläggningen, skulle läggas i tunnel uppstår en lokal nytta för centrala Lund när barriären som järnvägen utgör försvinner. En sådan lösning möjliggör även exploatering av ytorna för befintlig järnväg. Bullerpåverkan och övriga emissioner från järnvägen skulle i princip upphöra.

De tunnelalternativ som har utretts innebär kraftigt ökade kostnader utan att tillföra tillräcklig samhällsnytta, med andra ord överskrider investeringen och ingreppen som krävs de värden som skapas. Detta uppfyller varken 4 § i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg avseende krav på minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad, eller regeringsuppdragets krav på kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk lönsamhet.

Sammanfattningsvis ger en tunnellsättning för de nya spåren en sämre nytta jämfört med alternativet med nya spår i markplan - det skulle även ta längre tid att bygga och till en orimligt hög kostnad.

2.6.7 Kapacitet i järnvägssystemet

Ett antal synpunkter berör frågor relaterat till kapacitet i järnvägssystemet. Flera synpunkter påpekar att sträckan redan i dag är kapacitetsmässigt ansträngd och uttrycker oro för ytterligare trafikering genom Lund. Godstrafik genom centrala Lund bedöms av många bidra till

kapacitetskonflikter i stationsområdet, och flera föreslår att godstågen bör ledas via yttre godsbana eller annat omledningsalternativ för att frigöra kapacitet på Lund C. Återkommande synpunkter gäller även att pröva persontrafik i tunnel, med hänsyn till kapacitet, säkerhet och minskade barriäreffekter.

I ett flertal synpunkter efterfrågas att utredningen tydligt redovisar hur kapaciteten påverkas i scenarier med ökad trafik till följd av andra infrastrukturprojekt, såsom Fehmarn Bält-förbindelsen och en eventuell ny Öresundsförbindelse. I enstaka synpunkter lämnas konkreta förslag på alternativa utformningar, såsom tre spår eller svag S-kurva vid Armaturfabriken, vilket önskas prövas och bedömas avseende om det är tillräckligt för att hantera kapacitetsökning.

När Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar finns det en allmän förväntan och uppfattning om att efterfrågan på järnvägstransporter kommer öka. Detta gäller för både person- och godståg. Trafikverket har gjort flera utredningar om hur Fehmarn-Bält påverkar transportsystemet, läs mer på Trafikverkets hemsida: <https://www.trafikverket.se/aktuellt-i-lanet/skane/pa-gang/effekter-av-fast-forbindelse-under-fehmarn-balt/>

Trafikverket anser att en lösning med tre spår mellan Lund C och Klostergården inte uppfyller syftet att underlätta för arbetspendling och godstrafik. För att ett tredje spår ska kunna nyttjas måste det antingen kunna nyttjas som ett separat enkelspår, utöver det befintliga dubbelspåret, eller behöver trafiken vara ojämnt fördelad över dygnet och per riktning. Att använda spåret som ett enkelspår skulle innebära att tågen får stå och vänta på varandra inne på Lund C. Regiontrafiken i Skåne är ganska dubbelriktad och det går ungefär samma mängd tåg i båda riktningarna genom Lund. Fjärrtågtrafiken är låg i morgonrusningen, men har en tydlig topp ut från Malmö på eftermiddagen. Att det är något färre tåg på morgonen kompenseras dock av att godstågstrafiken försöker köra då. Skulle Trafikverket därför försöka nyttja fjärrtågtrafikens ojämna fördelning över dygnet för att bygga 3 spår i stället för 4 skulle antalet tåglägen för godståg på Södra stambanan behöva minskas.

Tre spår kräver också fler växlar mellan plattformarnas södra ände och armaturkurvan för att inte förlora möjligheten att nyttja spår 3 för södergående tåg något som medför att plattformens längd minskas. Det behövs också extra växlar för att inte förlora möjligheten att komma in parallellt med två tåg till spår 4 och 5.

2.6.8 Lund Centralstation

Flera synpunkter berör utmaningar vid Lund Centralstation och hur stationen ska hantera ökad järnvägstrafik och större resenärslöden på plattformar och i förbindelser. I synpunkterna framförs behov av en mer attraktiv stationsmiljö med bland annat bredare och längre plattformar, plattformstak, fler rulltrappor och hissar samt ytterligare bro- och tunnelpassager för att förbättra resenärslöden och bytesmöjligheter.

Inriktningen för Lund C är att dimensionera stationsmiljön för framtida trafikbehov och utreda åtgärder som förbättrar punktlighet, turtäthet och resenärslöden. Åtgärden innebär bland annat att plattformarna på Lund C kommer att förlängas. Inom utredningen genomförs flödesanalyser för att utreda behovet av åtgärder för sådant som kan komma att påverkas av projektet.

2.6.9 Påverkan på egen fastighet

Bland allmänhetens synpunkter är det ett antal som ser att sträckningen riskerar att påverka deras fastighet, antingen direkt genom att fastigheten kan behöva lösas in, eller indirekt i form av påverkan på dess närmiljö. I synpunkterna framkommer en oro för bullerpåverkan, byggskedets påverkan, försämrad luftkvalité, säkerhet, barriäreffekter, så som möjligheterna att röra sig i sitt närområde. Av ett flertal synpunktslämnare efterfrågas en tydligare redovisning av vilka områden som kan komma att beröras och i vilken omfattning under både bygg- och driftskede.

Ekonomiska frågor lyfts i ett antal synpunkter, med oro för värdeminskning och svårigheter att sälja berörda bostäder. Några synpunktslämnare begär besked om hur inlösen och eventuell ersättning kommer att hanteras samt vilka principer som gäller för kompensation vid värdeminskning.

Trafikverket förstår att det väcker oro när planeringen berör fastigheter och boendemiljöer. Trafikverkets mål är att göra minsta möjliga intrång och skada. Projektet är fortfarande i ett tidigt skede där Trafikverket samlar på sig kunskap från de som bor och verkar i omgivningen. Det är viktigt att leva och bedriva sin verksamhet som vanligt, det är idag för tidigt att säga vilket intrång som kan ske och vilka fastigheter som kan komma att påverkas. Detta kommer utredas vidare i järnvägsplanen.

I det fall en fastighet blir berörd av ett markintrång kommer Trafikverket lämna förslag på ersättning för marknadsvärdeminskning och eventuell skada, vilket sker först efter det att järnvägsplanen vunnit laga kraft. Projektet är tidigt i processen och det är viktigt att förstå att den faktiska påverkan sker först om flera år.

2.7 Samråd med övriga statliga myndigheter som kan antas bli berörda

2.7.1 Jordbruksverket

Jordbruksverket kommer inte att lämna synpunkter i ärendet.

Trafikverket tackar för informationen.

2.7.2 Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att lämna synpunkter på samrådsunderlaget i detta skede.

Trafikverket tackar för informationen.

2.7.3 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB avstår från att yttra sig i rubricerat ärende.

Trafikverket tackar för informationen.

2.7.4 Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet hänvisar i detta skede till länsstyrelsen som regional företrädare för det statliga kulturmiljöintresset. Myndigheten lyfter att kommande MKB bör utveckla analysen av de rumsliga konsekvenserna av anläggningens storlek, höjd och utformning i relation till direkt och indirekt berörda kulturmiljöer och landskap.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen. I det kommande utredningsarbetet kommer frågor om bland annat rumsliga konsekvenser, kulturmiljöer och landskap att fördjupas.

2.7.5 Lantmäterimyndigheten, Lunds kommun

Lantmäterimyndigheten i Lund påminner att projektet sannolikt medför stora omarronderingar och att det kan vara fördelaktigt att påbörja fastighetsbildningsåtgärder i god tid.

I övrigt lämnas samrådshandlingarna utan erinran.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen. Vilka fastighetsbildningsåtgärder som kan bli aktuella kommer att utredas i

järnvägsplanen och en strategi för hanteringen av dessa åtgärder kommer att tas fram.

2.8 Samråd med organisationer som kan antas bli berörda

2.8.1 Lunds naturskyddsförening (LNF)

LNF anser att utbyggnaden behöver ske med stor hänsyn till klimatet och bevarandet av kulturmiljön i centrala Lund. Föreningen förordar en enkel utbyggnad i markplan som utnyttjar befintlig spårstruktur så långt det är möjligt. LNF önskar att Trafikverket utreder en trespårslösning söder om Lund C, genom armaturkurvan till Högevallsbadet, där två västra spår används som uppspår, medan det tredje östra spåret som nedspår. Från Högevallsbadet söderut inleds fyrspår mot Klostergården. Motsvarande trespårslösning norr om Lund C önskas också prövas. LNF bedömer att kapaciteten i dessa lösningar är tillräcklig under överskådlig tid eftersom samtliga persontåg stannar i Lund.

Föreningen avstyr tunnelalternativ med hänvisning till instabila lerlager, risk för sättningar och påverkan på kulturmiljön. Vidare önskas att alternativa lösningar för att leda om godstrafik så att den inte passerar Lund C utreds parallellt, då det anses utgöra ett riskmoment.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen.

Trafikverket anser att en lösning med tre spår mellan Lund C och Klostergården inte uppfyller syftet att underlätta för arbetspendling och godstrafik. För att ett tredje spår ska kunna nyttjas måste det antingen kunna nyttjas som ett separat enkelspår, utöver det befintliga dubbelspåret, eller så behöver trafiken vara ojämnt fördelad över dygnet och per riktning. Att använda spåret som ett enkelspår skulle innebära att tågen får stå och vänta på varandra inne på Lund C. Regiontrafiken i Skåne är ganska dubbelriktad och det går ungefär samma mängd tåg i båda riktningarna genom Lund. Fjärrtågtrafiken är låg i morgonrusningen, men har en tydlig topp ut från Malmö på eftermiddagen. Att det är något färre tåg på morgonen kompenseras dock av att godstågstrafiken försöker köra då. Skulle Trafikverket därför försöka nyttja fjärrtågtrafikens ojämna fördelning över dygnet för att bygga 3 spår i stället för 4 skulle antalet tåglägen för godståg på Södra stambanan behöva minskas. Tre spår kräver också fler växlar mellan plattformarnas södra ände och armaturkurvan för att inte förlora möjligheten att nyttja spår 3 för södergående tåg något som gör att plattformens längd minskas.

Gällande yttre godsspår är principen i Sverige att våra statliga järnvägar är öppna för all trafik, vilket kan jämföras med principen för våra allmänna vägar. Det är inte samhällsekonomiskt eller miljömässigt motiverat att bygga nya järnvägar enbart för godstrafik.

2.8.2 Lunds pastorat

En del av Lunds pastorats yttrande besvaras i samrådsredogörelsen för projektet Hässleholm–Lund, två nya spår eftersom delar av sakinnehållet rör geografiska områden som behandlas inom det projektet.

Svenska kyrkan i Lund/Lunds pastorat ifrågasätter den nuvarande inriktningen för utbyggnad till fyra spår genom centrala Lund och menar att planeringen behöver ta större hänsyn till stadens historiskt framväxta rum, kulturmiljö och sociala sammanhållning än enbart tekniska och ekonomiska ramar. Pastoratet bedömer att en utbyggnad i marknivå riskerar att skapa en permanent barriär genom staden med negativa konsekvenser för stadsbild, identitet och tillgänglighet.

Särskilda farhågor framförs avseende påverkan på kyrkliga kulturminnen och aktiva begravningsplatser, som S:t Peters klosters kyrka (Klosterkyrkan) med kyrkogård. Buller och vibrationer bedöms kunna påverka gudstjänster, konserter, gravsättningar och besök vid gravplatser, samt medföra risk för sättningar och skador på murverk, installationer, gravstenar och mark både under byggtid och i driftskedet.

Vid Klosterkyrkan lyfts även en oro för försämrad tillgänglighet vid en breddning av Trollebergsviadukten, vilket kan försvåra transporter, skötsel och underhåll. Pastoratet framhåller att området kring Klosterkyrkan har betydelse som plats för människor att mötas, och att denna funktion kan försämras vid ökad anläggningspåverkan. Klostergatan och siktlinjen mellan Domkyrkan och Klosterkyrkan lyfts som identitetsbärande och att en brytning av denna skulle innebära en oåterkallelig kulturmiljöpåverkan.

Pastoratet motsätter sig intrång på kyrkogårdarna och framhåller att flytt av gravar är särskilt känsligt utifrån gravfrid och den särskilda hänsyn som krävs vid begravningsplatser. Vidare lyfts att även Fredentorps begravningsplats bedöms kunna påverkas, men omfattningen bedöms behöva tydliggöras i fortsatt utredning.

Pastoratet önskar ett omtag i planeringen, att kyrkogårdarnas gränser, värdighet och funktion säkerställs samt konstaterar att projektet inte är genomförbart utifrån nuvarande förutsättningar. Vidare vill pastoratet involveras i fortsatt planering.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen.

Trafikverket är medvetna om att en utbyggnad av järnvägen genom centrala Lund kan medföra barriäreffekter samt påverkan på stadsbild, kulturmiljö, boendemiljö och stadens sammanhållning och tillgänglighet. Det är ännu för tidigt att säga något om hur olika byggnader och områden kommer påverkas. I det kommande utredningsarbetet kommer påverkan på dessa värden att utredas och redovisas.

Det finns mycket gammal bebyggelse i Lund, och Klosterkyrkan är ett exempel på det. Planeringen sker i nära samarbete med Lunds kommun för att projektet ska innebära minsta möjliga intrång och påverkan på stadens bebyggelse i form av bland annat buller och vibrationer. Det är ännu för tidigt att säga något om hur olika byggnader, begravningsplatser och områden kommer påverkas. Arbetet med järnvägsplanen styrs av en stor mängd lagar, bland annat Kulturmiljölagen, Begravningslagen och Miljöbalken. De ger ett starkt skydd för kulturmiljöer, kyrkobyggnader och begravningsplatser. Inga beslut kan fattas utan att ta hänsyn till dessa.

Trafikverket kommer att hålla Lunds pastorat uppdaterade under kommande utrednings- och planeringsarbete.

2.8.3 FörNyaLund

Föreningen menar att utredningen bör omfatta alternativa lokaliseringar och tekniska lösningar, och uttrycker kritik mot att prövningen i huvudsak begränsats till en fyrspårslösning i markplan genom Lund. Föreningen anser att ett omtag behövs för järnvägstrafiken genom staden, då dagens situation bedöms som ohållbar. Föreningen vill att tunnellsättningar utreds vidare för hela eller delar av persontrafiken. Den nuvarande sträckningen genom den historiska stadskärnan innebär negativ påverkan på närliggande boendemiljöer, och föreningen påminner om att Lunds stad definieras som ett riksintresse. Föreningen ser en risk för irreversibel påverkan på kulturarvet, med särskilt nämnda värden såsom Klosterkyrkan, Armaturfabriken samt stadsmiljöerna vid Nygatan och Bantorget.

Föreningen hänvisar till resandeprognoser som visar på en kraftig ökning av tågtrafiken under kommande decennier, till detta kommer en ökande mängd godstrafik passera genom Lund när Fehrmanbält-tunneln står klart. Föreningen pekar på att Lund C har brister i resandemiljön, särskilt avseende kapacitet och säkerhet. Vidare önskas att Lund C behåller sitt nuvarande läge i anslutning till Bangatan, med hänsyn till tidigare investeringar i kollektivtrafiken, däribland spårvägen.

Vidare ser föreningen risker kopplade till transporter av farligt gods genom centrala Lund och anser att en yttre godsspårslösning bör utredas parallellt med pågående utredning för att separera godstrafik från centrala Lund.

Föreningen uppmanar till en långsiktigt hållbar järnvägsanläggning som möter kapacitetsbehoven under mycket lång tid, i stället för kortsiktiga lösningar i markplan. Föreningen menar att frågan har nationell och internationell betydelse och önskar att möjligheter till extern finansiering utreds.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen.

Trafikverket och Lunds kommun har tidigare gjort utredningar för passagen av Lund. Trafikverket gjorde under 2024–2025 en genomlysning av tidigare utredning och förnyad utvärdering av samtliga tidigare utredda lokaliseringalternativ genom Lunds kommun, se Lund, fyra spår – Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund (Trafikverket 2025). Trafikverkets samlade bedömning är att utbyggnad längs med befintliga spår i markplan genom centrala Lund och vidare genom Stångby, är den mest lämpliga lokaliseringen. De tunnelalternativ som utretts innebär kraftigt ökade kostnader utan att tillföra tillräcklig samhällsnytta, alltså att investeringen och ingreppen som krävs överskrider de värden som skapas. Detta uppfyller varken 4 § i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg avseende krav på minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, eller regeringsuppdragets krav på kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk lönsamhet. Läs mer om motiv till bortval av tunnel-alternativ under 2.6.6 Spårens placering i plan samt tunnelalternativ.

I centrala Lund möts flera olika riksintressen; både riksintresse för kulturmiljö och riksintresse för kommunikationer där järnvägen ingår. Trafikverket har förståelse för att det väcker oro när planeringen berör platser med höga kulturhistoriska värden. Projektet är fortfarande i ett tidigt skede där kunskapsinsamling från de som bor och verkar i omgivningen är central. Det stora förarbetet sker i det som kallas järnvägsplan, där ett stort antal aspekter utreds: kulturmiljö, buller, vibrationer, naturvärden, säkerhet, tillgänglighet och stadsbild – för att nämna några.

Inriktningen för Lund C är att dimensionera stationsmiljön för framtida trafikbehov och utreda åtgärder som förbättrar punktlighet, turtäthet och resenärslöden. Åtgärden innebär bland annat att plattformarna på Lund C kommer att förlängas. Inom utredningen genomförs flödesanalyser för att utreda behovet av åtgärder för sådant som kan komma att påverkas av projektet.

Gällande yttre godsspår är principen i Sverige att våra statliga järnvägar är öppna för all trafik, vilket kan jämföras med principen för våra allmänna vägar. Det är inte samhällsekonomiskt eller miljömässigt motiverat att bygga nya järnvägar enbart för godstrafik.

Finansiering av järnväg i Sverige sker huvudsakligen genom statliga anslag via Trafikverket i den nationella planen för infrastruktur. Gällande projektets ekonomiska förutsättningar beskrivs i Förslag till nationell plan 2026–2037 följande: En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning är en del av det övergripande transportpolitiska målet. Det innebär dels att användningen av transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiv, dels att de offentliga medlen till utveckling och underhåll av transportsystemet ska användas så att samhällsnyttorna som skapas blir så stora som möjligt i förhållande till åtgärds kostnader. I planförslaget utpekas Hässleholm–Lund, två nya spår som ett av fem objekt som har regeringsbeslut sen tidigare. Trafikverkets bedömning är att det med nuvarande goda framdrift i projektet skulle vara möjligt att tidigarelägga finansiering jämfört med nuvarande förslag till nationell plan. Allt för att få till en byggstart av projektet så snart som möjligt. Inom utredningen kommer arbete ske löpande med både kostnader och finansiering.

2.8.4 Föreningen Vid Spåret i Lund

Föreningen vid Spåret i Lund förordar ett tunnelalternativ genom Lund och önskar att detta utreds vidare som den bästa långsiktiga lösningen ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Föreningen anger att kostnader kan begränsas om växlar placeras före och efter tunnel och hänvisar till att andra städer valt tunnlar/inkapsling/överbyggnad för att minska barriärer och störningar.

Föreningen ser risker kopplade till säkerhet och farligt gods och anser att Lund C inte bör vara genomfart för sådan godstrafik, ett yttre godsspår efterfrågas. En oro uttrycks för den snäva kurvan vid Armaturkurvan, där ökad trafik bedöms öka urspårningsrisken. Att planera för ytterligare järnvägsspår här bedöms inte som en långsiktig lösning. Inkapsling mellan Ringvägen och Lund C lyfts som riskreducerande åtgärd. En nedsänkning av samtliga järnvägsspår efterfrågas så inkapslingen inte blir för hög.

Föreningen framhåller att projektet behöver leda till minskat buller, vibrationer och stoftspridning jämfört med idag samt förbättrade och säkrare passager över och under spåren. Föreningen menar även att kulturhistoriskt viktiga miljöer och byggnader som bland annat Klosterkyrkan, husen vid Nygatan och Anne Skulte inte får påverkas eller

rivas, samt att Armaturfabriken bör bevaras alternativt flyttas och återgestaltas.

Vid Lund C efterfrågas större perronger, fler och bättre passager till och från spåren samtidigt som samtliga perronger bör vara inkapslade, överbyggda alternativt under tak för bättre skydd mot väder.

Avslutningsvis efterfrågas helhetssyn och transparens i processen och att projektet hanteras på ett respektfullt för att bevara så mycket kulturella och ekonomiska värden som möjligt. Besked om tre spår kan vara tillräckligt om godstrafiken flyttas till ett yttre godsspår samt när en riskanalys tas fram efterfrågas.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen.

Trafikverket och Lunds kommun har tidigare gjort utredningar för passagen av Lund. Trafikverket gjorde under 2024–2025 en genomlysning av tidigare utredning och förnyad utvärdering av samtliga tidigare utredda lokaliseringalternativ genom Lunds kommun, se Lund, fyra spår – Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund (Trafikverket 2025). Trafikverkets samlade bedömning är att utbyggnad längs med befintliga spår i markplan genom centrala Lund och vidare genom Stångby, är den mest lämpliga lokaliseringen. De tunnelalternativ som utretts innebär kraftigt ökade kostnader utan att tillföra tillräcklig samhällsnytta, alltså att investeringen och ingreppen som krävs överskrider de värden som skapas. Detta uppfyller varken 4 § i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg avseende krav på minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, eller regeringsuppdragets krav på kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk lönsamhet. Infrastrukturprojekt byggs utifrån platsen, och även om tunnel eller liknande lösningar byggts i andra städer anser Trafikverket att den totalt sett bästa lösningen i Lund är en utbyggnad längs med befintliga spår i markplan. Läs mer om motiv till bortval av tunnelalternativ under 2.6.6 Spårens placering i plan samt tunnelalternativ.

Trafikverket kommer att utreda säkerhetsrisker och eventuella behov av åtgärder under arbetet med järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen. Rörande yttre godsspår är principen i Sverige att våra statliga järnvägar är öppna för all trafik, vilket kan jämföras med principen för våra allmänna vägar. Det är inte samhällsekonomiskt eller miljömässigt motiverat att bygga nya järnvägar enbart för godstrafik.

Trafikverket är medvetna om att en utbyggnad av järnvägen genom centrala Lund kan medföra barriäreffekter samt påverkan på stadsbild, kulturmiljö, boendemiljö och stadens sammanhållning och tillgänglighet.

I det kommande utredningsarbetet kommer påverkan på dessa värden att utredas och redovisas. Det är för tidigt att säga något om vilka hus och fastigheter som kan påverkas av bygget av de nya spåren. Det kommer att visa sig under arbetet med järnvägsplanen.

Inriktningen för Lund C är att dimensionera stationsmiljön för framtida trafikbehov och utreda åtgärder som förbättrar punktlighet, turtäthet och resenärslöden. Åtgärden innebär bland annat att plattformarna på Lund C kommer att förlängas. Inom utredningen genomförs flödesanalyser för att utreda behovet av åtgärder för sådant som kan komma att påverkas av projektet.

Trafikverket kommer att hålla föreningen uppdaterade under kommande utrednings- och planeringsarbete.

Trafikverket anser att en lösning med tre spår mellan Lund C och Klostergården inte uppfyller syftet att underlätta för arbetspendling och godstrafik. För att ett tredje spår ska kunna nyttjas måste det antingen kunna nyttjas som ett separat enkelspår, utöver det befintliga dubbelspåret, eller så behöver trafiken vara ojämnt fördelad över dygnet och per riktning. Att använda spåret som ett enkelspår skulle innebära att tågen får stå och vänta på varandra inne på Lund C. Regiontrafiken i Skåne är ganska dubbelriktad och det går ungefär samma mängd tåg i båda riktningarna genom Lund. Fjärrtågtrafiken är låg i morgonrusningen, men har en tydlig topp ut från Malmö på eftermiddagen. Att det är något färre tåg på morgonen kompenseras dock av att godstågstrafiken försöker köra då. Skulle Trafikverket därför försöka nyttja fjärrtågtrafikens ojämna fördelning över dygnet för att bygga 3 spår i stället för 4 skulle antalet tåglägen för godståg på Södra stambanan behöva minskas.

Tre spår kräver också fler växlar mellan plattformarnas södra ände och armaturkurvan för att inte förlora möjligheten att nyttja spår 3 för södergående tåg något som gör att plattformens längd minskas.

2.8.5 Föreningen Gamla Lund

Föreningen Gamla Lund inser att den förväntade och önskade utvecklingen av järnvägstrafiken kräver fyra spår genom Lund. Samtidigt bedömer föreningen att en utbyggnad till fyra spår genom centrala Lund skulle medföra betydande ingrepp i stadsmiljön, bland annat genom rivningar samt behov av bullerskydd som enligt föreningen riskerar att påverka stadsbilden negativt.

Föreningen anser att spåren bör förläggas i tunnel för att möjliggöra ett centralt stationsläge och samtidigt värna den historiska stadsmiljön.

Föreningen uppmanar till fortsatt utredning av tunnelalternativet och anger att den äldre stationsmiljöns byggnader bör bevaras. Föreningen framför även att en underjordisk station kan kopplas till utveckling av stationsområdet och eventuellt framtida kollektivtrafiklösningar.

Föreningen menar att en utbyggnad i markplan inte kan genomföras utan rivningar i området vid Armaturkurvan. Rivningar, oavsett om de berör Armaturfabriken eller bebyggelsen mellan Nygatan och järnvägen, anses oförenliga med bevaringsprogram och riksintresset för Lunds stadskärna.

Vidare anger föreningen att en markplansutbyggnad kommer nära Klosterkyrkans kyrkogård och kan påverka Lilla Klosterskolan. Föreningen motsätter sig bullerskydd i form av murar längs järnvägen, då sådana enligt föreningen skulle vara oförenliga med bevarande av den visuella stadsmiljön och riskerar att skärma av viktiga siktlinjer och samband samt försvåra tillgängligheten till kyrkomiljön.

Föreningen lyfter också risker kopplade till en förväntad ökning av genomgående godstrafik, inklusive längre tåg och transporter av farligt gods. Föreningen bedömer att tillämpning av Trafikverkets normer för transporter av farligt gods kan medföra omfattande rivningar. Föreningen förordar att godstrafik hanteras i separat tunnel eller via ett yttre godsspår.

Föreningen menar att en järnvägstunnel, trots högre kostnad jämfört med markplansalternativ, är en rimlig investering i relation till andra större svenska infrastrukturprojekt. Föreningen framhåller att stråket ingår i EU:s nio överordnade transportaxlar och anser att finansiering bör kunna ske genom kombination av EU-medel, nationella medel och eventuellt andra finansieringskällor.

Sammanfattningsvis yrkar Föreningen Gamla Lund att tunnelalternativet, inklusive finansieringslösning, utreds vidare innan beslut fattas om spårläge (markplan eller tunnel) för fyra spår genom Lund.

Föreningen Gamla Lund har även skickat in ett yttrande inom ramen för projektet Hässleholm–Lund, två nya spår. Delar av sakinnehållet rör Stångby som geografiskt tillhör detta projekt och redovisas i denna samrådsredogörelse. Föreningen menar att norr om Lund måste de nya spåren ansluta till en eventuell spårtunnel genom Lund. Det är en fördel att låta de nya spåren gå väster om Stångby för att undvika rivningar, kort avstånd till bebyggelse och barriärskapande bullerskydd.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen.

I centrala Lund möts flera olika riksintressen; både riksintresse för kulturmiljö och riksintresse för kommunikationer där järnvägen ingår. Trafikverket är medvetna om att en utbyggnad av järnvägen genom centrala Lund och Stångby kan medföra barriäreffekter samt påverkan på stadsbild, kulturmiljö, boendemiljö och stadens sammanhållning och tillgänglighet. Det är ännu för tidigt att säga något om hur olika byggnader och områden kommer påverkas. I det kommande utredningsarbetet kommer påverkan på dessa värden att utredas och redovisas.

Trafikverket och Lunds kommun har tidigare gjort utredningar för passagen av Lund. Trafikverket gjorde under 2024–2025 en genomlysning av tidigare utredning och förnyad utvärdering av samtliga tidigare utredda lokaliseringalternativ genom Lunds kommun, se Lund, fyra spår – Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund (Trafikverket 2025). Trafikverkets samlade bedömning är att utbyggnad längs med befintliga spår i markplan genom centrala Lund och vidare genom Stångby, är den mest lämpliga lokaliseringen. De tunnelalternativ som utretts innebär kraftigt ökade kostnader utan att tillföra tillräcklig samhällsnytta, alltså att investeringen och ingreppen som krävs överskrider de värden som skapas. Detta uppfyller varken 4 § i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg avseende krav på minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, eller regeringsuppdragets krav på kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk lönsamhet. Läs mer om motiv till bortval av tunnelalternativ under 2.6.6 Spårens placering i plan samt tunnelalternativ.

Gällande yttre godsspår är principen i Sverige att statliga järnvägar är öppna för all trafik, vilket kan jämföras med principen för allmänna vägar. Det är inte samhällsekonomiskt eller miljömässigt motiverat att bygga nya järnvägar enbart för godstrafik.

Lunds kommun och Trafikverket har i sina kostnadsberäkningar landat på kostnader tre till fyra gånger högre för tunnelalternativ än för spår i markplan.

2.8.6 Stadsmiljöföreningen AFSL (temagrupp Lund C)

Stadsmiljöföreningen AFSL (temagrupp Lund C) framför i sitt yttrande att Trafikverket i samrådsunderlaget ger intryck av att redan ha låst sig vid lokaliseringen med två nya spår utmed befintlig järnväg. AFSL menar att bedömningen i huvudsak bygger på äldre utredningar med stark betoning på ekonomiska överväganden och att hänsyn inte tagits till nya förutsättningar, nationella och europeiska intressen eller behov av motståndskraft i tider av ”varken krig eller fred”, som föreningen uttrycker

det. Föreningen anser att frågan i praktiken reducerats till Armaturkurvan vilket de tycker är en marginell del av problemet.

Föreningen framhåller också att godstrafiken, som de skriver att Lunds invånare inte vill ha genom staden, inte ingår i Trafikverkets aktuella uppdrag.

Föreningen ifrågasätter projektets tidplan och lyfter att Trafikverkets plan innebär färdigt projekt långt in på 2030-talet. AFSL menar att Lund inte kan vänta så länge, och uttrycker att Sverige, EU och NATO inte heller kan vänta. Föreningen efterlyser därför snabbare beslut och genomförande samt alternativa finansieringslösningar vid sidan av Trafikverket.

Gällande stationens funktion och kapacitet hänvisar AFSL till tidigare rapporter och bedömningar som de menar visar att Lund C är underdimensionerad. Föreningen betonar att stationen måste dimensioneras för maxbelastning och lyfter bland annat utrymningssituationen som central. De återger att befintligt utrymme inte medger breddning av dagens plattformar, men menar samtidigt att en väsentlig breddning krävs för att nå samma utrymningskapacitet som ett tunnelalternativ. Mot denna bakgrund anser föreningen att plattformskapaciteten inte kan lösas med dagens utformning och att en nödvändig breddning av plattformar endast kan åstadkommas genom att minska antalet spår till fyra och lägga stambanans två nya spår i varsin tunnel.

Föreningen är kritiska till den lösning som Lunds kommun presenterar i sitt ramprogram för Lund C och har förespråkar egna förslag i form av bland annat tunnel under spåren.

AFSL bedömer att en utbyggnad riskerar att skada riksintresset Lund och kulturmiljövärden samt att alternativa lösningar måste prövas eftersom stadskärnans värden inte kan ersättas. De menar även att befintliga resecentrumförslag är oförenliga med stadskärnans kulturvärden och att de skyddsvärda stationsbyggnadernas fulla potential bör tas tillvara för att bevara den ursprungliga stationsmiljön.

I sin slutsats kritiserar AFSL att Trafikverket systematiskt avfärdar tunnelalternativ med formuleringen att de medför ”omotiverade kostnader utan tillförd samhällsnytta”, och menar att man måste vidga ramarna för vilka alternativ som prövas och hur samhällsnytta definieras. De lyfter att deras eget bilagda förslag, gällande tunnel under Lund C, enligt dem är så enkelt att det kan beslutas omedelbart, projekteras snabbt och byggas på ett par år under pågående trafik och vara färdigt före 2030.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen.

Trafikverket och Lunds kommun har tidigare gjort utredningar för passagen av Lund. Trafikverket gjorde under 2024–2025 en genomlysning av tidigare utredning och förnyad utvärdering av samtliga tidigare utredda lokaliseringsalternativ genom Lunds kommun, se Lund, fyra spår – Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund (Trafikverket 2025). Trafikverkets samlade bedömning är att utbyggnad längs med befintliga spår i markplan genom centrala Lund och vidare genom Stångby, är den mest lämpliga lokaliseringen. De tunnelalternativ som utretts innebär kraftigt ökade kostnader utan att tillföra tillräcklig samhällsnytta, alltså att investeringen och ingreppen som krävs överskrider de värden som skapas. Detta uppfyller varken 4 § i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg avseende krav på minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, eller regeringsuppdragets krav på kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk lönsamhet. Läs mer om motiv till bortval av tunnel-alternativ under 2.6.6 Spårens placering i plan samt tunnelalternativ.

Projektets ändamål är enligt regeringsuppdraget att bygga ut järnvägen mellan Stångby och Klostergården till fyra spår för ökad kapacitet och robusthet, vilket är till nytta för all tågtrafik genom Lund på Södra stambanan och Västkustbanan. De nya spåren ska byggas som konventionell järnväg med syfte att förbättra arbetspendling och godstrafik i Skåne.

Gällande planerad byggstart hänvisar Trafikverket till samrådsunderlaget, där det framgår att byggstart i nuläget bedöms kunna ske tidigast år 2034. Samtidigt arbetar projektet kontinuerligt och målmedvetet med att identifiera åtgärder som kan korta ledtiderna och därigenom möjliggöra en tidigare byggstart än vad som idag anges. Den lagstadgade demokratiska processen som inkluderar samråd och dialog med berörda, myndigheter, organisationer med flera, tar tid. Likaså det gedigna arbetet med att utreda samt effekt- och konsekvensbedöma olika alternativa lösningar.

Inriktningen för Lund C är att dimensionera stationsmiljön för framtida trafikbehov och utreda åtgärder som förbättrar punktlighet, turtäthet och resenärsflöden. Åtgärden innebär bland annat att plattformarna på Lund C kommer att förlängas. Inom utredningen genomförs flödesanalyser för att utreda behovet av åtgärder för sådant som kan komma att påverkas av projektet. Utformning av resecentrum ingår inte i Trafikverkets uppdrag.

I centrala Lund möts flera olika riksintressen; både riksintresse för kulturmiljö och riksintresse för kommunikationer där järnvägen ingår. Trafikverket är medvetna om att en utbyggnad av järnvägen genom

centrala Lund kan medföra påverkan på stadsbild och kulturmiljö. I det kommande utredningsarbetet kommer påverkan på dessa värden att utredas och redovisas. Det är för tidigt att säga något om vilka hus och fastigheter som kan påverkas av bygget av de nya spåren. Det kommer att visa sig under arbetet med järnvägsplanen.

2.8.7 Vallkärra byalag

Vallkärra Byalag, som företräder 134 medlemsfastigheter framför att boende redan i dag upplever kraftigt störande buller från järnvägen på sträckan Stångby–Fredentorps begravningsplats. Särskilt godståg som passerar växlarna upplevs som mycket bullrande, och störningarna förvärras vid ostlig vind då ljudet sprids från banvallen ner över Vallkärra. Byalaget betonar att bullerdämpande åtgärder är mycket viktiga och behöver genomföras kontinuerligt längs hela sträckan Lund–Stångby.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen.

Buller och vibrationer är centrala frågor som kommer att hanteras inom järnvägsplanens miljöbedömning. Uppdaterade beräkningar tas fram, och skyddsåtgärder prövas och preciseras i kommande skeden av utredningen.

2.8.8 BRF Gasverket

BRF Gasverket framhåller att området redan är bullerutsatt och oroas för ökade störningar vid utbyggnad till fyra spår, både under byggskede och drift. Föreningen efterfrågar beräkningar av framtida bullernivåer samt besked om bullerskydd och hantering av vibrationer och partikelhalter. Föreningen vill även ha tydlighet kring bygglogistik, säker tillgänglighet till bostäder samt åtgärder för att minska damning och säkerhetsrisker.

BRF Gasverket efterfrågar hur kulturmiljövärden skyddas och vilka kompensationer som ges vid intrång, samt hur risker kopplade till farligt gods hanteras. Föreningen betonar även att deras boendemiljö inte får försämrats och föredrar tunnel, annars krävs tydliga garantier och besked genom processen.

Föreningen önskar löpande dialog och undrar om riktade informationsmöten kommer att hållas samt hur de kan delta i kommande samråd rörande detaljerad utformning.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen.

Trafikverket är medvetna om att en utbyggnad av järnvägen genom centrala Lund kan medföra barriäreffekter samt påverkan på stadsbild,

kulturmiljö, boendemiljö och stadens sammanhållning och tillgänglighet. Det är ännu för tidigt att säga något om hur olika byggnader och områden kommer att påverkas. I det kommande utredningsarbetet kommer påverkan på dessa värden att utredas och redovisas.

Trafikverket och Lunds kommun har tidigare gjort utredningar för passagen av Lund. Trafikverket gjorde under 2024–2025 en genomlysning av tidigare utredning och förnyad utvärdering av samtliga tidigare utredda lokaliseringalternativ genom Lunds kommun, se Lund, fyra spår – Underlagsrapport för val av lokalisering av nya spår genom Lund (Trafikverket 2025). Trafikverkets samlade bedömning är att utbyggnad längs med befintliga spår i markplan genom centrala Lund och vidare genom Stångby, är den mest lämpliga lokaliseringen. De tunnelalternativ som utretts innebär kraftigt ökade kostnader utan att tillföra tillräcklig samhällsnytta, alltså att investeringen och ingreppen som krävs överskrider de värden som skapas. Det uppfyller varken 4 § i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg avseende krav på minsta intrång och olägenhet utan oskälighetskostnad, eller regeringsuppdragets krav på kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk lönsamhet. Läs mer om motiv till bortval av tunnelalternativ under 2.6.6 Spårens placering i plan samt tunnelalternativ.

Trafikverket kommer att hålla samråd med allmänheten under projektets gång och har även dialog med de som berörs av planerna. Under samråden kan alla ta del av information om projektet och lämna synpunkter. Tid och plats för samrådet kommer att meddelas på projektets hemsida och annonseras i media.

2.8.9 BRF Kung Oskar 1

BRF Kung Oskar 1 uppger att fastigheten ligger i direkt anslutning till spårområdet vid Lund C och uttrycker oro för en utbyggnad till fyra spår genom centrala Lund. Föreningen bedömer att en ökad godstrafik skulle innebära betydande försämringar i form av buller, vibrationer och sämre luftmiljö men framför allt en ökad olycksrisk.

Föreningen pekar också på att byggskedet bedöms pågå i flera år och medföra omfattande störningar såsom buller, damm, vibrationer, rivningar och begränsad framkomlighet. Föreningen vill att utredningen för yttre godsspår återupptas och påpekar att Lunds kommun har ett reservat för yttre godsspår i översiktsplanen.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen.

Trafikverket förstår att det väcker oro när planeringen berör fastigheter och boendemiljöer. Trafikverkets mål är att göra minsta möjliga intrång och skada. Projektet är fortfarande i ett tidigt skede där Trafikverket samlar på sig kunskap från de som bor och verkar i omgivningen. Det är idag för tidigt att säga vilka intrång och fastigheter som kan komma att påverkas, både under bygg- och driftskede. Det kommer utredas vidare i järnvägsplanen.

Gällande yttre godsspår är principen i Sverige att våra statliga järnvägar är öppna för all trafik, vilket kan jämföras med principen för våra allmänna vägar. Det är inte samhällsekonomiskt eller miljömässigt motiverat att bygga nya järnvägar enbart för godstrafik.

2.8.10 BRF Västertull

Brf Västertull uppger att lägenheter i fastigheten redan tidigare varit svårsålda på grund av närheten till järnvägen. Med besked om ytterligare spår bedömer föreningen att försäljning kommer bli ännu svårare om inte näst intill omöjlig. Föreningen beskriver två huvudscenarier: rivning och behov av att hitta nya boenden, eller ett flerårigt byggskede med omfattande störningar, följt av kraftigt ökad tågtrafik intill bostäder och innergård, vilket bland annat medför ytterligare buller. Föreningen bedömer att båda alternativen innebär betydande konsekvenser både ekonomiskt och för boendemiljön.

Trafikverket tackar för synpunkterna och informationen.

Trafikverket förstår att det väcker oro när planeringen berör fastigheter och boendemiljöer. Trafikverkets mål är att göra minsta möjliga intrång och skada. Projektet är fortfarande i ett tidigt skede där Trafikverket samlar på sig kunskap från de som bor och verkar i omgivningen. Det är idag för tidigt att säga vilka intrång och fastigheter som kan komma att påverkas, både under bygg- och driftskede. Det kommer utredas vidare i järnvägsplanen.

Trafikverket, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se