

Tre stora missuppfattningar kvarstår i Lund C-frågan

Stadsmiljöföreningen AFSL har läst det senaste dokumentet i Lund C-frågan. Det är en överenskommelse mellan berörda kommuner och Trafikverket (TrV). Det hela är lika luddigt som det varit under hela processen, samtidigt som vi vet att tjänstemännen sedan länge sitter och ritar och räknar.

Vi vill därför peka på några grundläggande faktafel som finns i det här projektet, vilka felaktigt leder till att bara en lösning är möjlig.

1

Den första stora missuppfattningen ligger i att det är bråttom: Det påstås att ingen trafikökning kan ske utan att de nya spåren kommer på plats och därför finns det ingen tid att söka bättre och skonsammare alternativ. Detta är fel. Vid maxtimmen passeras stationen i dagsläget av 15 tåg i vardera riktningen. Detta kan utökas till nästan det dubbla med en mindre utbyggnad av signalsystemet redan i dag. Vi saknar denna grundläggande information i debatten.

2

Den andra stora missuppfattningen rör Mittelbron, som Lennart Nord visat nyligen i ett debattinlägg i denna tidning. Missuppfattningen är att det är kapaciteten på denna bro som är problemet för resenärerna. För att ta sig till och från tågen över bron är det för sig trångt och otrevligt, men det är åtminstone inte farligt till skillnad från det verkliga bekymret, nämligen perrongerna.

Dessa är smala och inte anpassade efter våra tiders trafiktäthet. Utrymmet upptas dessutom av rulltrappor, pelare, kurer, bänkar med mera, vilket minskar den faktiska ytan för väntande och ankommande att stå och gå på. Vid pendlingstid, när belastningen är som störst, är det inte ovanligt med ett fullt dubbelkopplat tåg som släpper av och tar ombord passagerare, samtidigt som ett dubbelkopplat tåg på andra sidan perrongen skall lastas av och fyllas på. Länstrafiken planerar dessutom för trippelkopplade tåg och också två-våningsvagnar. Tågresenärerna beräknas öka från dagens 35 000 personer till 50 000 på Lunds C, varje dygn, redan om några år. Den enormt stora trängsel som uppstår i ett oskyddat läge i direkt anslutning till tågen är redan med dagens belastning riskfylld och obehaglig. Förr eller senare är olyckan framme.

För att kunna bredda perrongerna krävs att spår tas bort på själva stationen, det kan bara lösas med en tunnel som avlastning.

Till detta kommer godstågen som beräknas öka från 80/dygn till 3-400/dygn, en ökning med 500%. I dessa fraktas bland annat farliga kemikalier i gasform. Att det inte finns någon diskussion kring säkerhetsfrågan på varken kommunal eller regional nivå är anmärkningsvärt, men med dagens lösning bör dessa godståg köras utanför tider med maxbelastning för att persontrafiken skall kunna öka.

3



Till sist; missuppfattningen om pengarna: "Det är för dyrt" hör vi. Är det? En tvåspårstunnel beräknas bli tre miljarder dyrare än om spåren läggs på mark men då vet vi inte vilka kostnader som jämförs. Arkeologiska utgrävningar, exproprieringskostnader, bullerplank eller den heltäckande överbyggnaden som det talas om - finns alla dessa kringkostnader inräknade i kalkylen för spår på marken? De uppkommer inte med ett tunnelalternativ. Förstörda kulturella och historiska värden ingår överhuvudtaget inte i TrV:s kalkyl.

Det finns också uppgifter om att en tunnel måste drivas i berggrunden, i Lunds fall 70 meter under jord. Att borra eller fräsa i den väl konsoliderade leran på 10-15 meters djup som ligger ovanför, är mycket billigare. Tekniken har använts i 100-tals år t ex i London.

Betänkas bör också att Bryssel brukar kunna bidra med upp till en tredjedel i dylika projekt och all tågtrafik norrut till Skandinavien går genom Lund C, och alltså även kommande militär tågtrafik. Man kan väl också tänka sig att inkomster från Öresundsbron borde kunna hjälpa till att bekosta lokala infrastrukturprojekt.

Jämförelsevis är tre miljarder är felräkningspengar i de projekt som TrV betalar i Stockhoms- och Göteborgsområdet. Så länge TrVs cost/benefitmodell är skapad så att kort bilpendling skapar mer samhällsekonomisk nytta än längre tågresor, kommer denna snedvridning att bestå. Därför blir frågan om Lund C till ett lågbudgetprojekt, trots att det omfattar alla tåg som kommer från Europa till Sverige och Norge.

Slutligen: Det finns många frågor kring TrV:s hantering av hela spårfrågan. Varför ger man inte några konkreta svar? Kringkostnader, tydliga uppgifter om vad som skall rivas, om vad som förstörs av markarbete, om eventuell tillkommande överbyggnad och kostnaden för en sådan? TrV har tittat på dessa saker under flera år, men vi medborgare får ingen information. Kommer vi att få svar på dessa frågor först när grävskoporna står parkerade på de gamla gravarna vid Klosterkyrkan för att "allt annat blev för dyrt och det inte fanns tid att söka alternativa lösningar"?

Maria Nermark Åke Olson /Stadsmiljöföreningen AFSL