



2011-09-05

Katrin Anderson  
Håkan Lockby

Byggnadsnämnden i Lund  
Tekniska nämnden i Lund

## Yttrande över Banverkets förstudie för Simrishamnsbanan Dalby–Tomelilla– (Simrishamn)

SBK 2011/0221. TF 06/856.

### Sammanfattning

Trafikverket har tagit fram en förstudie (förslagshandling) för Simrishamnsbanans delsträcka Dalby – Tomelilla – (Simrishamn), i syfte att utreda möjligheterna för regionalstågstrafik. Banan ingår som del i en vision för att knyta ihop västra och östra Skåne med restider på cirka en timme. Efter ett remissförfarande kommer Trafikverket att färdigställa förstudien i en slutrapport. Stadsbyggnadskontoret och tekniska förvaltningen lämnar i detta yttrande sina synpunkter på förstudien.

### Beslutsunderlag

- Förvaltningarnas tjänsteskrivelse daterad 2011-09-05 (denna tjänsteskrivelse)
- Trafikverkets förstudie Simrishamnsbanan delen Dalby-Tomelilla- (Simrishamn)- förslagshandling (utdrag bifogas, förslagshandlingen i sin helhet finns att tillgå på <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Skane/Simrishamnsbanan-delen-Dalby---Tomelilla/> )

### Ärendet

#### *Bakgrund*

Sedan flera år tillbaka samarbetar Lunds kommun med övriga kommuner längs den s.k. Simrishamnsbanan för att bygga ut stråket för högklassig eldriven regionalstågstrafik. Syftet med utbyggnaden är främst att sprida tillväxten i Öresundsregionen till östra Skåne, vidga arbetsmarknaderna, stimulera näringslivet och miljöanpassa transportsystemet. Förbindelse mellan stationen i Dalby och Lund kommer att bli aktuell för spårväg och bör ses som en del i systemet Simrishamnsbanan.

2006 tog Trafikverket fram en förstudie för delen Malmö - Dalby. Under våren 2011 har en förslagshandling till förstudie tagits fram där förutsättningarna för delen Dalby – Tomelilla utreds. Efter inkomna yttranden kommer förstudien bearbetas till en slutrapport.

\\TRIFILE\tri-data\Information\Internal\1\_Pågående projekt\330 Simrishamnsbanan\05. Arbetsmaterial\2 # Möten\Möten 2011\110819\_Möte Staffanstopr\Lunds kommun Yttrande förstudie Simrishamnsbanan Dalby-Tomelilla.doc

---

Postadress	Box 41, 221 00 LUND	Telefon	046-35 50 00	Internet	www.lund.se
Besöksadresser	Bangatan 10 A (Stadsbyggnadskontoret) Byggmästaregatan 4 (Tekniska förvaltningen)		vx		

Ett av målen med Simrishamnsbanan är att restiden med regionaltåg mellan Malmö och Simrishamn ska vara cirka en timme. Planerad turtäthet för sträckan mellan Malmö och Sjöbo är ett tåg i halvtimmen och för resterande sträcka ett tåg i timmen. Idag är restiden mellan Malmö och Simrishamn (via Ystadbanan) cirka en och en halv timme.

Utbyggnaden av järnvägen finns inte med i Trafikverkets nationella plan för 2010-2021, som regeringen fattade beslut om i mars 2010.

#### *Behov av utvecklad regionaltågstrafik*

Kontoren vill med kraft betona vikten av att utveckla regionaltågstrafik på den tänkta sträckningen. Det ger en ökad tillgänglighet för boende, verkssamma och besökare längs hela banans sträckning, samtidigt som det utgör en viktig del i ett regionalt, långsiktigt hållbart transportsystem.

För Lunds östra tätorter Dalby och Veberöd ger järnvägssatsningen, tillsammans med en satsning på spårväg Dalby - Lund, kraftigt förbättrad tillgänglighet till de regionala centrum som Lund och Malmö utgör. Detta ger inte bara förbättringar för nuvarande invånare, utan det möjliggör också en kraftfull utbyggnad av boendet samt service och andra verksamheter. En stationsnära utbyggnad av de båda tätorterna är en tydlig ambition i kommunens planering, vilket stärker nyttan med en järnvägsutbyggnad, och vice versa. Utan en satsning på spårtrafik från Veberöd via Dalby till Malmö – och från Dalby till Lund – är det svårt att motivera en så kraftfull bostadsutbyggnad i Veberöd och Dalby. Utan en kraftfull bostadsutbyggnad i Veberöd och Dalby minskar nyttan med utbyggd spårtrafik till Malmö och Lund.

#### *Utredningsalternativen*

I förstudien har ett antal möjliga korridorer för järnvägen studerats. Även alternativa stationslägen har prövats, men inte i Dalby då dess stationsläge lades fast i förstudien för Simrishamnsbanan Malmö - Dalby.

De föreslagna korridorerna kommer att passera genom ett antal ur naturvärdes-, kulturvärdes- och friluftssynpunkt känsliga områden, där en negativ påverkan är oundviklig. För Lunds del gäller detta framförallt områdena kring Klingavälsån men också Romeleåsen. Det är av stor vikt att noggranna avvägningar görs i den kommande järnvägsutredningen, samt att åtgärder vidtas vid ett eventuellt genomförande, för att skydda dessa värden och minimera påverkan. Även bebyggda områden såsom t ex Björnstorps måste ges särskild hänsyn i den fortsatta planeringen.

Kontoren bedömer generellt att centrala stationslägen är avgörande för att Simrishamnsbanan ska kunna bli ett attraktivt alternativ för många resenärer. Utan centrala stationslägen minskar nyttan med projektet, samtidigt som det minskade resandeunderlaget försämrar projektets ekonomi. Även i förstudien konstateras att de samhällsekonomiska förlusterna blir relativt stora i förhållande till de totala nyttorna av projektet vid en extern placering av stationerna i Veberöd och Sjöbo.

Förstudien diskuterar tre olika stationslägen i Veberöd, och kontoren anser att det är det centrala läget som bäst stödjer Veberöds utveckling och attraktivitet. Det ger kortast avstånd för Veberödsborna till tåget, och rörelserna till och från stationen understödjer en utveckling av handel och service i centrum. En externt belägen station förväntas ge större problem med trygghet och säkerhet för resenärerna när de väntar på tåget och tar sig till ifrån stationen. Den främsta nackdelen med ett centralt stationsläge är barriäreffekten, men denna bedöms tydligt uppvägas av fördelarna. I det fortsatta arbetet måste barriäreffekterna uppmärksammas och lämpliga åtgärder föreslås för att minimera dessa. Läget för det centrala stationsläget i förstudien kan dock med fördel förskjutas cirka 400m västerut, för att åstadkomma bättre kopplingar till nuvarande centrumfunktioner och cykelnät.

I Dalby föreslår förstudien en plattformslösning som innebär att resenärer till och från Lund måste korsa spåren vid byte mellan tåg och spårvagn. Kontoren förordar istället en lösning som innebär en mittplattform i varje riktning, så att byten blir smidigare och kan ske vid samma plattform. Detta får studeras närmare i järnvägsutredningen.

I den samhällsekonomiska kalkylen är det inte rimligt att endast räkna upp antalet resande med 2% med tanke på Dalby och Veberöds utbyggnadsplaner. Översiktsplanen medger cirka 6500 nya bostäder, undantaget utredningsområdena, vilket gör att antalet resande kommer att öka markant mer än 2% per år. Den låga uppräkningsgraden får stor påverkan på kalkylresultatet, som därmed blir missvisande.

Förstudien bör uppdateras/kompletteras beträffande gällande naturskydd inom området. Detta gäller främst Natura 2000-områdena (fågeldirektivet samt habitatdirektivet) och Naturreservat. I beskrivningen av friluftslivet bör Skrylleområdet, ett regionalt rekreationsområde, ingå. Referenslistan bör kompletteras med Fördjupad översiktsplan för Skrylleområdet och Grönstruktur- och naturvårdsprogram för Lunds kommun.

#### *Fortsatt arbete*

Efter genomförd förstudie kommer arbetet drivas vidare med en järnvägsutredning för sträckan Malmö – Tomelilla och en förstudie Tomelilla-Simrishamn. Det finns ett avtal mellan Trafikverket, Region Skåne och berörda kommuner om att genomföra detta mellan 2011-2014.

#### **Stadsbyggnadskontorets / tekniska förvaltningens förslag till beslut**

Byggnadsnämnden / Tekniska nämnden beslutar

**att** som svar på remissen föreslå kommunstyrelsen att åberopa vad som framförs i denna tjänsteskrivelse.

STADSBYGGNADSKONTORET      TEKNISKA FÖRVALTNINGEN

Inga Hallén  
*Stadsbyggnadsdirektör*

Håkan Lockby  
*Tf teknisk chef*

*Beslut expedieras till:*  
Kommunstyrelsen  
Akten