



Längs Utmarskvägen (ill Fojab) Spören i regionen (ill Trivector) Brunnhögs centrum (ill Fojab) Hållplats för Lundalänken (ill Fojab) Storhallplats vid Universitetssjukhuset (ill Fojab)

Samma år lämnades ansökan in om lokalt investeringsprogram för Lund. Lundalänken ingick som ett av fyra trafikmiljöprojekt. Miljödepartementet beviljade som en del i detta program bidrag med 15,3 mkr för Lundalänken.

Samma år beviljades även statliga medel via regionala kollektivtrafikbidrag (RTI) för etappen bussterminal vid Universitetssjukhuset. Tidplanen siktade på färdigställande och trafikstart i slutet av år 2001.

Plansamrådshandlingen för Brunnhög visade fortfarande olika lägen för stadsbanan genom Brunnhög. Dels i en vid bäge norrut upp i området dels längs Neversvägen. MalmöhusTrafik gjorde egen utvärdering och konstaterade att körtider skulle bli oacceptabelt förlängda genom det norra bågalternativet. Ett mellanalternativ genom södra Brunnhög diskuterades fram.

1999 undertecknades en avsiktsförklaring att genomföra Lundalänken av Skånetrafiken och Lunds kommun. Läget genom södra Brunnhög blev samtidigt fixerat av parterna.

Ett samlat arbetsunderlag för Lundalänken genom staden sammanställdes av stadsarkitektkontoret. Det redovisade utformningsprinciper, identifierade fem etapper, angav förslag till åtgärder i olika delavschnitt och korsningar samt beskrev sannolika hållplatslägen.

Gestaltning och etappindelning

1999 togs en konsultrapport "Konsekvensbeskrivning och Gestaltningsprogram av Lundalänken" fram. Den blev det konkreta underlaget för den etappvisa projekteringen. I rapporten fanns flera illustrationer med spårvagnar vilket skapade en del missförstånd. Det som skulle byggas i första skedet var en bussbana med framtida möjlighet till spårkonvertering. Även busstrafikeringsidén blev ifrågasatt, bl a av universitetet. Samordningsproblem och befärande miljökonsekvenser inom sjukhus- och universitetsområdena blev tydliga och krävde omfattande förhandlingar, kompletterande utredningar m m innan projektet kunde gå vidare. Den planskilda korsningen med Tornavägen, en av de viktigaste delarna för att få en bra trafikstandard, väckte många farhågor för störningar och stora ingrepp nära känsliga forskningsinstitutioner och ledde till flera delstudier. Bl a utfördes en översiktlig riskanalys och en konsekvens-

studie för alternativa utformningar. Konsekvenser som belystes var stadsbild, markanvändning, emissioner, barriäreffekter för gc-trafik, framkomlighet på Tornavägen, trafiksäkerhet samt kollektivtrafiken. Dessutom genomfördes separata vibrations- och bullerstudier samt geohydrologiska undersökningar i detta avsnitt.

De inledande tekniska inventeringarna fängade inte upp samtliga lednings- och byggnadsförhållanden inom lasarets- och universitetskvarteren på grund av områdets tekniska och funktionella komplexitet. Etappen blev bl a av dessa skäl senarelagd i processen men också på grund av sjukhusets behov av tid för omdisponering av berörda verksamheter.

År 1999 påbörjades Lundalänkens byggande genom att första etappen, bussterminalen vid Universitetssjukhuset byggdes. Samma år kunde invigning av terminalen ske.

År 2000 tog stadsarkitektkontoret fram ett detaljerat gestaltningsprogram för sträckor och hållplatser grundat på tidigare konsultstudier.

År 2000 skedde också byggstart för etappen längst ute i öster, Utmarskvägen. Där fanns enkla startförutsättningar, bl a en tydlig redovisning i kommunens översiktsplan, ÖPL98, vilket utgjorde grunden för utarbetandet och antagandet av områdesbestämmelser. En parallell vägprojektering på kort tid möjliggjorde en snabb byggstart. Utformningen för busstrafik blev här ett pilotprojekt med södergående busstrafik i gata och norr gående bussar på separat bussbana med mellanliggande gemensamma hållplatser. För att skapa en god landskapsanpassning och bra möjligheter för naturliga vegetationsstråk genomfördes här särskilda landskapsstudier.

Samma år tecknades avtal mellan Skånetrafiken och Lunds kommun angående genomförande och finansiering.

Projektets nytta och olägenheter under debatt

2001 hölls överläggningar med Universitetets ledning och Lasarettets styrande samt informationsmöten för forskare och andra verksamma som berördes av Lundalänken. Dessa visade på en begränsad förståelse för projektets nytta. Fokus var helt på befärande olägenheter. Kompletteringar och förtydliganden krävdes för att öka kunskapen om projektets kvalitéer och nytta.

Överenskommelse utarbetades mellan Lunds kommun och Regionfastigheter bl a beträffande ersättning för förlorad markparkering.

Under november 2000 antogs detaljplan för Högsta punkten, Brunnhög (etappen säkrad genom detaljplan).

Under april 2001 antogs detaljplanen för kvarteret Eskil (etappen genom sjukhusområdet säkrad genom detaljplan).

Under juli 2001 träffades genomförandeavtal angående etappen genom universitets- och sjukhusområdet mellan Akademiska hus, Region Skåne och Lunds kommun.

BYGGANDET

Etappordningen styrdes av planarbeten och avtalsresultat. Första etappen var anläggandet av den nya bussterminalen vid Universitetssjukhuset. Lundalänkens sträckor byggdes sedan ut från öster p g a enklare plan- och byggförhållanden i dessa etapper. Det hade vinsten att projekterings- och byggerfarenheter kunde tas till vara i de senare och mer komplicerade etapperna.

Förbättrat cykelnät

Lundalänkens byggande innebar även att den omgivande allmänna miljön kunde rustas upp. Bl a anlades helt nya cykelstråk genom sjukhusområdet från Getingevägen till Tornavägen, Sölvegatan och John Ericssons väg samt genom Brunnhög.

Höjd kvalitet i stadsmiljön

Skapandet av Lundalänken präglas av en hög miljö- och gestaltningsambition, vilket resulterat i att stadsmiljön rustas upp genom omfattande satsningar på bl a trädplantering, tegelmurar, gångbanelattor och ny gatubelysning. En stråvan har varit att resan på Lundalänken ska vara en vacker upplevelse. Den upprustade stadsmiljön kommer även övriga trafikanter, besökare och alla Lundabor till del.

Lund C och Clemensterget

Lundalänkens bussar får i detta första skede samsas med biltrafiken vid Clemensterget och Lund C. Trafikutvecklingen får avgöra vilka anpassningar som måste göras i framtiden.

Organisation för finansiering, planering, anläggning:

Huvudman: Lunds kommun. Politiskt tillsatt styrgrupp. Projektledningsgrupp: Tjänstemän från Tekniska förvaltningen och Stadsbyggnadskontoret med medverkan från Skånetrafiken. Arbetsgrupper för samverkan med berörda större fastighetsägare såsom Regionfastigheter Skåne och Akademiska hus.

Organisation för trafikeringplanering och drift:

Tjänstemän från Tekniska förvaltningen och Skånetrafiken

Medverkande konsultföretag:

Trivector /utredningar trafik och miljö
Fojab /gestaltningsprogram och delprojektering av terminal KM (ingår nu i WSP) /spånutredning och projektering av terminal Sundell landskapsarkitekter /landskapsstudier
Flygfällsbyrå /spårbyggnad
Centerlöf och Holmberg /brokonstruktioner och byggleddning
Travia /projektering Utmarskvägen
Tyréns /projektering Brunnhög + Universitetssjukhuset-Kårhuset
Scandiaconsult /belysning
TKS AB /utförande trafiksignaler
SWECO (VBB Viak) /utredning trafik, miljö och risiket dagvatten och byggleddning

Entreprenörer:

Markentreprenad
Vägverket Produktion
Lunds Energi /ledningsomläggning
Peabbussterminal



Preliminära kostnader:

Gemensamt utredningar, information, hänvisningsskyltning, etc 3,0 mkr
Etappen Terminalen vid Universitetssjukhuset 10,6 mkr
Etappen Universitetssjukhuset - Kårhuset 110,0 mkr
varav markinlösen och anpassning av byggnader 43,6 mkr
Etappen Utmarskvägen 28,5 mkr
Etappen Brunnhög 15,3 mkr
Mindre ombyggnader - hållplatser 1,5 mkr
Trafiksignaler 1,6 mkr
Informationssystem Realtidsvisning 1,1 mkr
Busspositionering - Stadstrafiken 1,2 mkr
Totalt 173 mkr

Kostnader för väderskydd ingår inte utan hanteras i särskilt avtal med JCDecaux

Finansiering

LIP-bidrag 15,3 mkr
Kollektivtrafikbidrag, RTI mm 57,9 mkr
Kommunala medel* ca 100 mkr

* Reformert enligt LundaMaTs samt inlösenkostnader

ENGLISH ABSTRACT

A unique transport project

Lundalänken is an innovative public transport connection from the Central station in Lund to the University hospital, Lund Institute of Technology (LTH), Ideon, Brunnhög and further down the Utmarskvägen, east of Lund, to the Sandbyvägen. On a distance of 6 km the bus service is assured priority thanks to new and fast driving lanes, which as far as possible are exclusive for public transport. In the beginning Lundalänken will be a connection for bus services only, but the Link is developed and dimensioned for a possible introduction of a modern tram system, without extensive and costly reconstructions. In the future Lundalänken can be used by bus services as well as by tram services and can be extended to the village of Dalby.

Lundalänken strengthens the competitiveness of public transport. A vision is a completely connected system in the southwest of the region of Skåne, based on a modern tram service system with the ability to compete with the car on the distances between the main cities. Lundalänken is an important part of the vision, but to be able to reach the entire potential, the development of other parts of the system is necessary.

If Lundalänken is accomplished according to the plans, it will be a unique project in Scandinavia. In very few places there is such a long connected public service route, where bus services and tram services are separated from other modes of transport.

Why do we need Lundalänken?

Due to the high number of places of work in the city area and the approximately 30,000 students at the University, the city of Lund has a large amount of incoming commuters from other municipalities. The largest share of the commuters is going by car to Lund, which creates a range of problems such as crowding, pollution and acci-

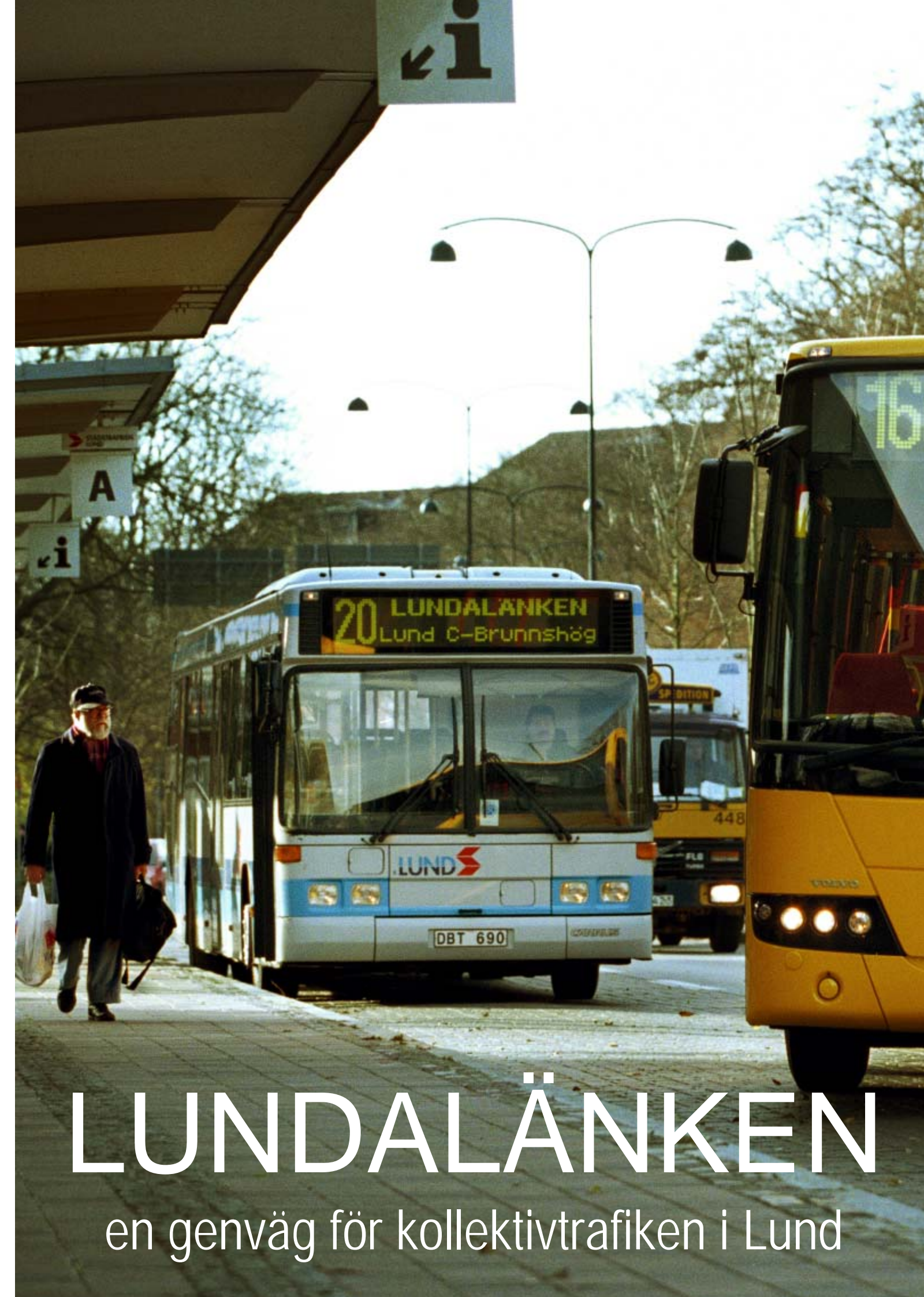


LUNDS KOMMUN

För upplysningar om projektet Lundalänken kontakta gärna Lunds kommun 046-35 50 00, www.lund.se
Planerings- och strukturfrågor: stadsbyggnadskontoret
Projektering och byggande: tekniska förvaltningen/gatu- och trafikkontoret

För upplysningar om tidtabell och trafikering kontakta 0771-77 77 77, www.skånetrafiken.skane.se och www.stadstrafiken.lund.se
Trafikeringen sköts samordnat av Skånetrafiken och Stadstrafiken i Lund.

Informationsfoldern är framtagen av stadsbyggnadskontoret och tekniska förvaltningen i Lunds kommun
Layout: Annika André. Foton: Kasper Dudzik, Annika André. Ortofoto: Lantmäteriverket. Tryck: BTJTryck AB januari 2003



LUNDALÄNKEN

en genväg för kollektivtrafiken i Lund



Översiktsplanen, ÖPL90 samrådshandling (ill Stadsarkitektkontoret) Översiktsplanen, ÖPL90R antogsandehandling (ill Stadsarkitektkontoret) Separat bana genom lasaretsområdet (ill Fojab) Eskil 20 - nytt P-hus. Illustrationen till detaljplanen (ill Stadsarkitektkontoret) Brunnhögs fördjupning av översiktsplanen (ill Gøhrer Dahlgren)

LUNDALÄNKEN - från idé till succé

IDÉN FÖDS

I slutet av 1980-talet utvecklades på dåvarande stadsarkitektkontoret tankegångar om spårbusstrafik mellan Lund och Dalby där nya stadsdelar/byar kunde bilda ett pärlband. Bl a lanserades Hardebergastaden som en lösning på stadens expansionsbehov. Man tänkte sig då en spårvagn som startade inne på stadskärnans gator och utnyttjade den gamla banvallen mot Hardeberga. Ett alternativ med spårslänga via lasarettet i norra Lund togs också fram. Spårvägen kunde öster om Lund få en gren mot Dalby och en mot Södra Sandby. Flera studier och konsultutredningar, bl a beträffande trafikering och ekonomi, genomfördes.

Lundalänken ett begrepp

1995 bildade kommunen och Malmöhus Trafik en gemensam planeringsgrupp och Lundalänken som begrepp skapades. Man enades om att avsätta ett reservat för spårtrafik. I ett inledande skede skulle Lundalänken byggas ut med hög standard och trafikeras med buss under devisen "tänk spår, kör buss". Bl a bekräftades realismen i projekteten via en studieresa till Tyskland.

Översiktsplaner redovisar spårstråk

I översiktsplaneförslaget 1990 redovisades en bearbetad sträckning från Lund C via lasarettet och tekniska högskolan till östra Lund och vidare mot Dalby. Motiven var att fånga upp det omfattande resandet till/från sjukhuset, universitetet, Ideon och de stora arbetsområdena i nordost. Men det fanns tveksamheter kring att anlägga spårväg i Lund, bl a ansåg dåvarande trafik huvudmannen i länet, Malmöhus Trafik, att en traditionell spårväg inte på ett godtagbart sätt löste trafikproblemen i den regionala skalan. Låg geometrisk standard och höga investeringar var några argument. I 1991 års översiktsplanehandling lade kommunen fast stråket genom sjukhus- och universitetsområdena. Öster om autostradan (E22) redovisades stråket längs Neversvägen söder om Brunnhög och sedan mot Hardeberga med grenar mot Dalby resp Södra Sandby.

1992 antogs översiktsplanen av kommunfullmäktige med ställningstagandet att kommunen aktivt ska verka för att en spårbusstråk förbindelse ska komma till stånd. Planen angav ett renodlat förslag till spårbusstråk från Lund C via lasarettet och universitetsområdena mot Dalby med möjlig fortsättning till Veberöd och eventuellt även till Genarp - Sturup. Enom stadsarkämn redovisades två alternativa sträckningar.

LundaMaTs

1997 beslutade kommunen att ta fram en LundaMaTs, som står för Miljöanpassat Transportsystem i Lund. Den omfattade inventering, förslag till trafikmiljöer samt utveckling av miljöanpassade transportsystem för att minska trafikens miljöpåverkan i Lund. En konsultstudie genomfördes innehållande förslag till kommunala mål och handlingsplaner. Fem huvudreformer föreslogs:

Universitets- och lasaretsområdet

1992 påbörjades en fördjupning av översiktsplanen för universitets- och lasaretsområdet samt Ideon bl a för att bekräfta spårreservatet genom området. Vid denna tidpunkt hade inte lasaretsledningen anammat tankegångarna om en framtida stadsbana i området. Som en delstudie utarbetades därför en särskild strukturplan för lasarettet som klargjorde kommunens avsikter.

Lundalänken ett begrepp

1995 bildade kommunen och Malmöhus Trafik en gemensam planeringsgrupp och Lundalänken som begrepp skapades. Man enades om att avsätta ett reservat för spårtrafik. I ett inledande skede skulle Lundalänken byggas ut med hög standard och trafikeras med buss under devisen "tänk spår, kör buss". Bl a bekräftades realismen i projekteten via en studieresa till Tyskland.

Nytänkande i miljöarbetet

1998 antogs LundaMaTs-rapporten i sin helhet av kommunfullmäktige som en stor delstämning i kommunens miljöarbete. Därmed gav kommunpolitikererna klartecken för Lundalänkens genomförande.

Miljövinster och kostnader

Om samtliga reformer i LundaMaTs skulle genomföras beräknades koldioxidutsläppen från biltrafiken år 2005 ha minskat med ca 10 000 ton och år 2020 med ca 37 000 ton från en totalnivå på ca 150 000 ton, främst genom minskad biltrafik. Kostnaderna för reformerna bedömdes till ca 1 miljard kr varav satsningar på spårtrafik utgjorde något mer än hälften.

PROJEKTET KONKRETISERAS

1995 påbörjade stadsarkitektkontoret arbetet med detaljplanen för genomtröt i sjukhuskvarteret Eskil och universitetskvarteret Sryet samt passagen under Tornavägen.

Olika alternativ genom lasaretsområdet utredes. Malmöhus Trafik förordade entydigt ett av alternativen. Detta låg sedan till grund för det fortsatta arbetet. Spårbusstrafik på Staffanstorpsbanan med utveckling mot stadsbana till Lund utredes även.

1996 visade resultatet av förstudien för Lundalänken att en högprioriterad kollektivtrafikförbindelse för bussar anpassad till en stadsbanas krav bör börja byggas så fort som möjligt.



